Cena 12 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Rok 1 Październik 1946 Nr 4

Witold Zubrzycki

Omal nie S.O.S.!

Nad gdyńskim portem rybackim góruje dobrze wszystkim znany budynek PIM-u, ukoronowany szarą stalową wieżyczką, na której wywieszane są sygnały ostrzegawcze. Jednak nie wielkość budynku ani nie wysokość wieży są momentem, który sprawia, że PIM wydaje się wyrastać ponad wszystkie domy Gdyni, a nawet i ponad Kamienną Górę. Jest nim regularnie nadawany sygnał czasu: w dzień gwiazda na tle jasnego, czy chmurnego nieba, nocą wysoko ponad dachami, podobny do nagle zapalonej komety przeszywa przestrzeń silny rozbłysk świetlny, rzucając na baseny cienie księżycowe i sięgając aż hen do najdalszych krańców redy portowej.

Kiedy przed północą motorzysta wszedł do kubryku, by zbudzić szypra — motor dudnił już cichym basowym rytmem. Mętne światło lampki zasilanej przez wyczerpany wskutek kilkudniowego postoju w porcie akumulator wydało mu się niezwykle jasne w porównaniu z gęstą ciemnością na zewnątrz, oblepiającą zda się wszystkie przedmioty na pokładzie. Targnął śpiącego:

— Szybko! Za chwilę zapalą sygnał na PIM-ie. Ciemno dziś, choć oko wykol.

Rozległo się potężne ziewnięcie. Obudzony wygramolił się opieszale. Razem wyszli na pokład, gdzie przy cumach czekała już załoga. Zapłonęły światła pozycyjne, padły komendy, kuter począł powoli odsuwać się od mola. W tej chwili ostre światło rozdarło ciemność, zalewając przestrzeń wokół ulewą kształtów. Szyper z wdzięcznością spojrzał w stronę wieży sygnałowej, by zaraz po tym kilkoma ruchami wprawić stateczek w stan niebywałego podniecenia. Zawarczał w szaleńczym zrywie motor, zadygotał pod silnymi uderzeniami śruby cały kadłub — za rufą urósł nagle spieniony kilwater. Nim zgasł drugi błysk kuter przemknął obok wraku przy wyjściu i mijając koszmarny w swym postrzępionym okaleczeniu kikut falochronu obrócił dziób w stronę, skąd dobiegały monotonne rozbłyski latarni helskiej.

Na pokładzie załoga klarowała liny i obijacze, za rufą coraz nowe kutry wchodziły na kurs, ukazując swe czerwono - zielone oczy, szeroko otwarte na spokojnym morzu. Boje farwatrowe przesuwały się co kwadrans wzdłuż burty; co pewien czas sapiąc wysiłkiem tysięcy koni przesłaniało horyzont niewyraźnym cieniem potężne cielsko parowca. Ot, zwykłe dzieje nocnego rejsu przez Zatokę.

Za Helem urok spokoju prysł. Zaskrzypiały nagle bloki, zajęczał na długiej posztormowej fali kadłub. Sternik obudził się z pół - snu, półjawy: sterowanie wymagało teraz i wysiłku i uwagi. Szare światło poranka, silnie przyćmione przez grubą warstwę chmur, gasić poczęło kolorowe oczy flotylli, na horyzoncie powoli wyrastały rozkiwane maszty.

Nim niewidoczne słońce osiągnęło brzeg horyzontu, za burtę poleciał trał. Niełatwo osiągniętej samosterowności pilnował młody chłopak. Reszta załogi wyciągnięta w kojach dosypiała pracowitą noc, z trudem znalazłszy pozycję, w której nagłe podrzuty statku nie tarmosiły by za mocno spragnionych snu ciał.

Ponury, później też i wietrzny dzień nie przyniósł żadnych niespodzianek. Tyle, że pracowano ciężej niż zwykle, nie bez wysiłku utrzymując równowagę na chwiejącym się niezdecydowanie pokładzie. Po trzecim ciągu — powrót zapowiadał się ciężki, pod wiatr i pod falę — szyper zdecydował się wracać.

Około piątej sternik zaalarmował z pokładu podnieconym krzykiem:

— Panie szyper, panie szyper!

(Dalszy ciąg na str. 79)

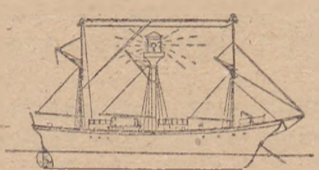
NA OKŁADCE:

Rysunek przedstawia szkic mapy Bałtyku w pobliżu Gdyni. Linią przerywaną zaznaczona jest oś kanału, prowadzącego przez pole minowe do Gdyni i Gdańska. Wytyczają go: latarniowiec, tyki z kulami, boje świecące, a między Helem — Gdynią — Gdańskiem — zwykłe tyki. Liczby umieszczone na obszarze morza oznaczają głębokości. Na rysunku podany jest zasięg widoczności sześciu polskich latarń morskich: Postomin, Szolpin, Stilo, Rozewie, Góra Szwedów i Hel. Zarazem z rysunku można poznać rodzaj światła. Zasięg — narysowany przy pomocy wielu ostrych kątów — oznacza światło wybłyskowe, świecące przez ułamek sekundy, po czym następuje przerwa kilku sekund. Tak świeci Rozewie, a także Stilo i Góra Szwedów. Te dwie ostatnie latarnie — jak to na rysunku widzicie — świecą grupami trzech wybłysków, po czym następuje dłuższa przerwa. Latarnie w Postominie i na Helu dają światło przerywane: blask trwa parę sekund, potem przerwa, znowu blask i. t. d. Latarnia Szolpin ma na zmianę blask dłuższy i krótszy. Te różnice w świeceniu są konieczne, żeby marynarz mógł dobrze rozpoznać latarnię. Na ramce rysunku podane są stopnie i minuty długości i szerokości geograficznej. Jedna minuta szerokości (na rysunku odległość między dwiema kropkami na ramce pionowej około 2 milimetrów), równa się jednej mili morskiej t. j. 1852 metry. Możecie cyrklem zmierzyć promień zasięgu (od latarni — do granicy widoczności) i odczytać na ramce, ile to mil morskich. Np. Rozewie ma zasięg widoczności 31 mil morskich czyli 57.4 km. Możecie też zmierzyć w milach morskich odległość z Helu do Gdyni, z Gdyni do Gdańska, między latarniowcem i tyką z kulami i t. p.

Kurs przygotowawczy PCWM)*

Cykl: porty morskie

ZBLIŻAMY SIĘ DO PORTU



Latarniowiec

Niebo i woda, stykające się na linii horyzontu — oto wszystko, co ogląda marynarz na pełnym morzu. Urozmaiceniem dla oka jest spotkany statek lub tylko dym daleki z jego komina, skrytego za horyzontem.

Dopiero w miarę zbliżania się do lądu ukazują się nowe przedmioty. Jeżeli jest noc — widać z daleka światła latarń morskich, światła latarniowców, boj świecących, a wreszcie nabieżników i bak ustawionych na lądzie. W dzień — widać nie tylko te obiekty, ale i inne, nie oświetlone nocą znaki, jak tyki, wiechy, beczki.

I choć w dali rysuje się ląd, obcy, zaciekawiający kraj — marynarz całą uwagę skierowuje właśnie na te drobne napozór znaki.

Są one bardzo ważne. Są to wszystko znaki nawigacyjne przeznaczone do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w pobliżu lądu. Pozwalają one dokładnie określić położenie statku, ostrzegają przed miejscami płytkimi, wytyczają najlepszy szlak wśród skał i mielizn, wiodący do sąsiedniego portu.

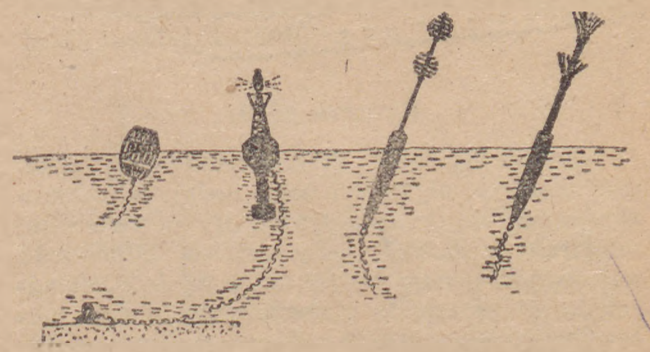
To port daje znać o sobie już daleko w morzu właśnie poprzez tych swoich wysłanników, rozstawionych przemyślnie wzdłuż morskiego szlaku dla bezpieczeństwa gości — statków przypływających i odpływających.

Najlepiej zobaczycie to na mapie morskiej. Przy każdym porcie dostrzeżecie skupienie najrozmaitszych znaków nawigacyjnych. Będzie ich tym więcej, im bardziej port jest zakryty. Np. nasz sąsiad z północy — Sztokholm, oddzielony od otwartego morza labiryntem skalistych wysepek t. zw. szkierów — potrzebuje około 400 świateł, nie licząc znacznie większej liczby nieświecących boj, tyk i wiech, aby oznaczyć bezpieczne szlaki dla odwiedzających go statków.

Natomiast porty otwarte, położone przy brzegu prostym, nie potrzebują wokół siebie żadnych znaków, bo cały przyległy obszar morza jest wielkim, głębokim, bezpiecznym szlakiem żeglugowym. Np. przed wojną w drodze do Gdyni statek z daleka dostrzegał dwie silne latarnie morskie Hel i Rozewie, i trzecią słabszą — Jastarnia, pozwalające dokładnie określić położenie statku. Przy cyplu Helskim kilka boj świecących oznaczało miejsce zakrętu w kierunku na Gdynię i wreszcie boja przed Gdynią sygnalizowała początek redy.

Teraz dużo się zmieniło.

Cały Bałtyk, szczególnie przy brzegach, obsadzonych w czasie wojny przez Niemców, usiany jest polami minowymi. Wielkie pole minowe zagradza zatokę Gdańską i sięga aż na otwarty Bałtyk. Prace nad usuwaniem min toczą się stale, szczególnie w pobliżu portów. Narazie przez to wielkie pole minowe wytrałowano szeroki na 4 mile morskie kanał, zapewniający bezpieczeństwo dla żeglugi, chyba że wiatr tam zagna zbłąkaną minę. U wlotu kanału stoi na kotwicy szwedzki latarniowiec, świecący w nocy silnymi błyskami na 11 mil w odstępach co 15 sek. A dalej wzdłuż osi kanału w odstępach co 10 mil rozstawione są boje świecące i tyki, tak jak to



Beczka, boja świecąca, tyka z kulami i tyka z wiechą

widzicie na okładce. Boje są potężnych rozmiarów, dość powiedzieć, że wysokość światła od poziomu wody wynosi 4 metry. Nic to dziwnego, bo ich pływaki muszą udźwignąć długie łańcuchy kotwiczne. Cyfry na rysunku wskazują głębokość Bałtyku w danym miejscu, możecie się więc zorientować, jakie łańcuchy łączą boję z kotwicą, przewidując duży luz zabezpieczający przed zerwaniem.

Od drugiej boi świecącej kanał prowadzi po linii północ — południe, wytyczony 3 bojami w odstępach co 5 mil, po czy następuje dalszy zakręt kanału w kierunku wschód—zachód, wprowadzający statki do zatoki. Stąd kierunek kanału prowadzi wprost na Gdynię, przy czym zagęszcza się ilość kierunkowych tyk (4). Boja przed Gdynią oznacza początek redy, gdzie można bezpiecznie kotwiczyć. Statki zmierzające do Gdańska zmieniają przy niej kurs i wzdłuż brzegu płyną kanałem, oznakowanym 6 tykami i 2 bojami, ustawionymi przed Gdańskiem. Tu znowu jest reda gdańska.

Rzuciliśmy kotwicę, niedługo pilot wprowadzi nas do portu. Narazie można nieco odpocząć po męczącym wypatrywaniu tyk i boi.

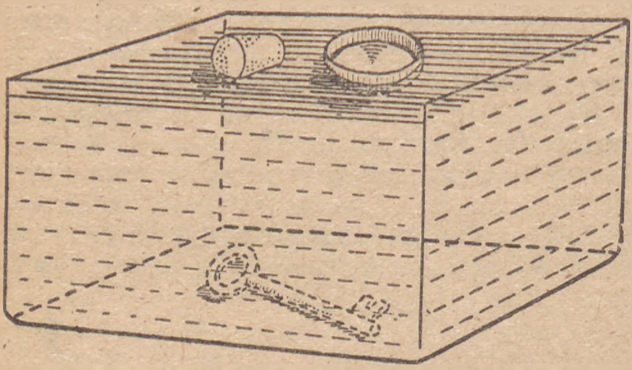
S. L.

*) Patrz. str. 71

Andrzej Żylicz

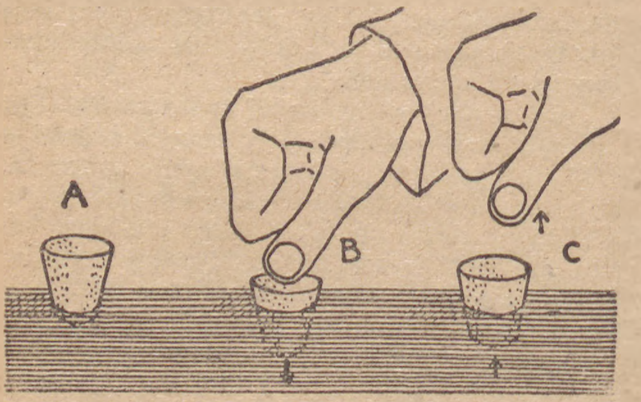
Dlaczego statek pływa

Każdy napewno bez trudu wyjaśni, dlaczego np. korek od butelki rzucony na wodę będzie się utrzymywał na jej powierzchni, podczas gdy klucz żelazny natychmiast opadnie na dno. Korek przecież „lżejszy“ jest od wody, a żelazo znacznie „cięższe“. (Bierzemy tu pod uwagę różnice w ciężarach właściwych).



Rysunek nr. 1.

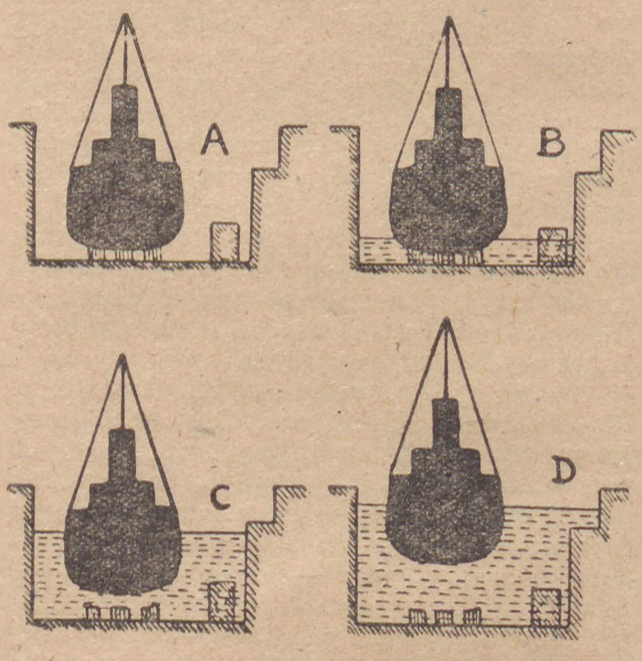
Postawmy sobie jednak następujące pytanie: dlaczego pływa blaszane naczynie (odwrócone dnem do dołu), dlaczego pływa metalowej konstrukcji statek? Żeby znaleźć odpowiedź, najwygodniej nam będzie uciec się do doświadczenia, które zresztą nieświadomie pewnie nieraz przeprowadzaliśmy. Przypomnijmy sobie mianowicie, jakiego doznajemy wrażenia naciskając na pływający korek lub, co nie zmienia postaci rzeczy, na dno pływającej blaszanki. Wydaje się nam wtedy, że napotykamy na opór jakiejś sprężyny, która uprzednio ściśnięta, gdy uniesiemy rękę do góry, wypycha korek z wody do dawnego położenia.



Rysunek nr. 2.

Zdając sobie jednak sprawę z tego, że pod przyciskanym przedmiotem znajduje się tylko woda, właśnie wodzie musimy to wypierające działanie przypisać. I tak jest w rzeczywistości: naszemu przyciskaniu przeciwstawia woda swoją siłę wyporu. Nie potrzeba jednak dla zobrazowania tego zjawiska stosować siły mięśni. Wystarczy, że każde ciało swoim własnym ciężarem ciśnie i w konsekwencji pewną ilość wody wypiera.

Jednak jak wspomnieliśmy już, niektóre ciała zanurzają się zupełnie w wodzie — krótko mówiąc toną. Trzeba by więc zbadać, kiedy ciało może pływać, a kiedy musi opaść na dno. Weźmy np. pod uwagę statek znajdujący się w suchym doku (suchy dok jest to basen zamykany śluzami, w którym po wypompowaniu wody przeprowadza się poważniejsze remonty statków). Przypuśćmy, że obok kadłuba tego statku (rys. 3-A) leży wielki blok betonowy, który — powiedzmy — na skutek wybuchu jakiejś bomby czy miny oderwał się od nabrzeża i stoczył aż na dno doku. I dalej wyobraźmy sobie, a nic nam tu na przeszkodzie nie stoi, że remont statku jest już ukończony i że postanowiono go stąd wyprowadzić. Cóż wtedy dziać się będzie?



Rysunek nr. 3.

Przede wszystkim zostaną otwarte wpusty i woda szybko zacznie dok napełniać. Oba znajdujące się tam ciała, chociaż już trochę zanurzone, pozostaną przez dłuższy czas jeszcze w dawnej pozycji (rys. 3-B). W pewnym jednak momencie, gdy woda osiągnie odpowiedni poziom, statek się poruszy i zakołysze swobodnie. (Rys. 3-C). Zrozumiałe, że objętość wypartej wody równa jest zawsze objętości zanurzonej części pływającego ciała; można to było również powiedzieć o naszym wyremontowanym statku, nawet wtedy, gdy stępka jego spoczywała jeszcze na podpierających klocach. W chwili, gdy

kadłub „oderwał" się i zaczął pływać, ciężar wody przezeń wypartej zrównał się z ciężarem całego statku. (Sprawdzenie tego byłoby dość trudne, ale nie niemożliwe!).

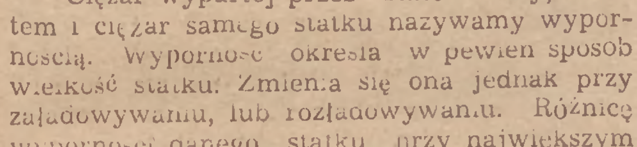
Tymczasem wody ciągle przybywa, blok betonowy pozostaje jednak na dnie (rys. 3-D). Wytłumaczmy to różne zachowanie się dwóch ciał.

Z tego, co zaobserwowaliśmy, da się wysunąć następujący wniosek: statek dopiero wtedy zaczął pływać, gdy ciężar wody wypartej przez zanurzoną część jego kadłuba osiągnął wartość ciężaru całego statku. Ponieważ w dalszym ciągu, niezależnie od podnoszenia się poziomu wody w doku, obie te wielkości (ciężar wody wypartej i statku) pozostały jednakowe, skłonni jesteśmy przypuszczać, że tu właśnie kryje się zasadniczy warunek pływania, unoszenia się na powierzchni. W przypadku betonowej bryły warunek ten prawdopodobnie nie został spełniony i ciało zostało na dnie.

Teraz już wszyscy chyba będą wiedzieć, że ciało wtedy pływa, jeśli potrafi wyprzeć conajmniej tyle wody, ile samo waży. Z tego wszystkiego wynika jeszcze, że pływanie nie jest uwarunkowane ciężarem właściwym danego ciała, ale jego ciężarem w ogóle i możliwością wyparcia temu ciężarowi równoważnej ilości wody. I tu mamy właśnie wyjaśnienie dlaczego metalowe naczynia i statki mogą pływać.

Ciężar wypartej przez statek wody, a zatem i ciężar samego statku nazywamy wypornością. Wyporność określa w pewien sposób wielkość statku. Zmienia się ona jednak przy załadowywaniu, lub rozładowywaniu. Różnicę wyporności danego statku przy największym dozwolonym obciążeniu i wyporności tego samego statku, mogącego ładunek przyjąć (statek zaopatrzony jest już wtedy w wodę do picia, żywność dla załogi i t.d.) nazywamy jego nośnością. Nośność statku (angielski skrót DW) określamy w tych samych jednostkach co wyporność t. zn. w tonach (kilogramowych).

W związku ze zmianami obciążenia następują i zmiany zanurzenia statku. Przeto burty statku niezaładowanego muszą wystawać ponad wodę. Wiemy z obserwacji, że statek załadowany tak samo nigdy nie zanurza się aż do linii swojego najniższego pokładu. I istotnie — tak zawsze statki są budowane, a to ze względu na kołysanie się, oraz zalewanie pokładów przez



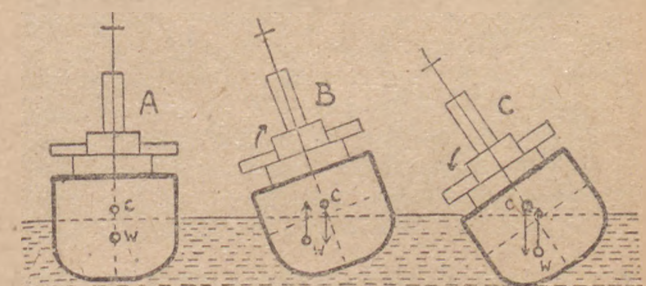
Rysunek nr. 4.

wodę. Odległość pomiędzy poziomem wody przy największym dozwolonym obciążeniu, a linią najniższego pokładu (w środku statku) nazywa się wysokością wolnej burty, i jest wielkością dla każdego statku charakterystyczną.

Wiemy z praktyki, że zawsze istnieje możliwość przedostania się wody do wnętrza kadłuba. Może się to zdarzyć na skutek przechylenia się statku i zalania pokładu przez falę, czasami jednak dostaje się woda do wnętrza przez otwór w poszyciu. Ten ostatni jest dla statku nadwyraz niebezpieczny (w innych wypadkach woda spełnia jedynie rolę dodatkowego ładunku). Wyporność statku maleje wtedy gwałtownie i wówczas dopiero ciężar właściwy materiału użytego do konstrukcji oraz ładunek decydują o zatonięciu lub pozostaniu statku na powierzchni.

Najprędzej oczywiście napełni się wodą statek, który się przewrócił. Przypuśćmy, że pod wpływem uderzenia w burtę wielkiej fali statek przechyla się. Czyżby wtedy sprawa jego przewrócenia się była już przesądzona, czy istnieje jeszcze możliwość powrotu do dawnego położenia?

Odpowiedzi na te pytania znajdziemy rozpatrując położenie dwóch charakterystycznych punktów: środka ciężkości statku (C) i środka wyporu (środka ciężkości takiej bryły wody, jak bryła zanurzanej części statku — W).



Rysunek nr. 5.

W czasie, gdy kadłub statku unosi się na wodzie normalnie, oba te punkty leżą na tej samej linii prostej, prostopadłej do poziomu morza. Z chwilą jednak, gdy następuje przechylenie się statku, położenie tych punktów zmienia się. Ze środka ciężkości działa jak wiemy cała siła ciężaru statku, ze środka wyporu — siła wyporu; siły te są równe (dlatego, że statek poddany tylko ich działaniu nie zmienia zanurzenia i pozostaje w równowadze) i przeciwnie skierowane (jak na rys. 5-A).

W wypadku, gdy środek wyporu znajduje się po stronie przechyłu (w przekroju — względem prostej pionowej przechodzącej przez C) statek wraca do dawnej pozycji; taki jest wynik działania obu sił: siły ciężkości i siły wyporu. Z rysunku (rys. 5-B) widać wyraźnie, jak siła wyporu przeciwdziała przechyłowi, gdy jest zaczepiona (gdy działa z punktu W). Właśnie po stronie tego przechyłu, widać również jak w wypadku zaczepienia po stronie przeciwnej jeszcze ten przechył pogłębia i — wywraca statek (rys. 5-C). W pierwszym wypadku mówimy, że obserwowany statek jest stateczny, w drugim, że stateczności nie posiada.

FLĄDRA

Flądra jest rybą szczególną, bardzo różniącą się **kształtem** swego ciała od innych ryb. Nie ma formy wrzecionowatej, owalnej w przekroju i symetrycznej, jak większość ryb dobrze pływających jak np. śledź, makrela lub łosoś. Jest płaska, w pewnym stopniu asymetryczna i normalnie leży na jednym z boków swego ciała, mniej lub więcej zagrzebana w podłożu piaszczystym względnie mulistym, z którego częstokroć jedynie wystają jej oczy bardzo ruchliwe, bacznie rozglądające się za zdobyczą. Potrafi wprawdzie poderwać się i żwawym ruchem przepływać pewne odległości, ale wkrótce opada na dno i zagrzebuje się.



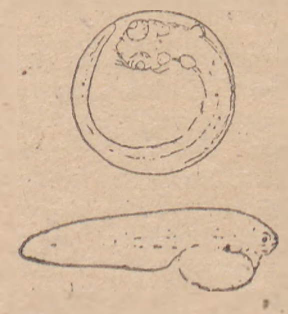
RYS. 1: Dwie gładzice pływające i trzecia zagrzebana w mule, skąd wysuwa jedynie oczy rozglądające się za zdobyczą

Jeżeli dokładniej przyjrzymy się flądrze, wówczas dostrzeżemy w niej szereg cech i właściwości organizacyjnych, które jej asymetrię, w związku ze sposobem życia, leżeniem na jednym boku jeszcze bardziej nam ujawnią. Zauważymy wówczas, że lewy bok, na którym leży, jest jak gdyby odbarwiony, białawy, pozbawiony pigmentu *), który za to obficie występuje w skórze na drugim jej boku, prawym, czyli na „stronie" ciała zwróconej do wierzchu, przy leżącej na dnie pozycji.

Jeszcze większe zakłócenie symetrji, typowej dla ryb pływających, znajdziemy w głowie flądry, która jest skośnie skręcona, w tym sensie, że oba oczy znajdują się na stronie ciała, na boku głowy zwróconym do wierzchu. Skręcony jest także i otwór ustny, jakkolwiek w nieco słabszym stopniu. Wogóle dostrzegamy we flądrze rybę jak gdyby anormalną, potworną, właśnie przez jej asymetrię, powstałą niewątpliwie w związku z dennym sposobem życia, w szczególności leżeniem na boku.

Że taki denny sposób życia, leżenie na boku ciała pociągnął za sobą wszystkie powyżej zaznaczone cechy organizacyjne, dowodzi tego

*) barwy.



RYS. 2: Jajeczko wraz z zarodkiem i maleńki symetryczny jeszcze pelagiczny narybek flądry.

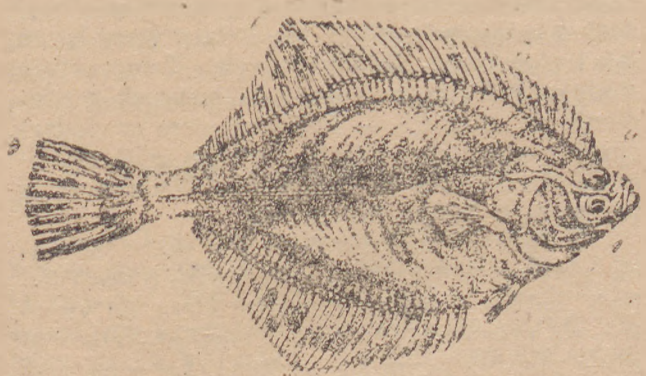
rozwój flądry. Wylęgły z pelagicznego czyli unoszącego się w toni wód jajeczka, narybek flądry przedstawia się w postaci maleńkiej rybki, zupełnie symetrycznej, o oczach osadzonych normalnie po bokach głowy, o ciele wydłużonym mniej lub więcej wrzecionowatym, o brzuszku wypełnionym żółtkiem odżywczym. W takim to stadium najwcześniejszym swego życia samodzielnego, fląderka świeżo wylęgła unosi się w toni wód, kierowana prądami, zdana na los fal w powierzchniowych warstwach wody. Jednak jej życie takie, które można nazwać planktonowym trwa niedługo, kilka tygodni przeciętnie, po czym na stadium kilkumilimetrowej maleńkiej rybki zbliża się ona ku brzegom, gdzie opada na dno. Wtedy to, wraz ze zmianą sposobu życia z pelagicznego na denny, daje się dostrzec szereg właściwości, o których mówiliśmy. Głowa skręca się skośnie, a z nią razem i otwór ustny. Oko przez nierównomierny wzrost różnych części głowy „wędruje" pasywnie z boku „dolnego" głowy na „górny" czyli do wierzchu zwrócony. Na górnym naświetlonym boku ciała wytwarza się barwnik, podczas gdy dolny pozostaje bezbarwnym. Z maleńkiej, pływającej, symetrycznej fląderki rozwija się forma młodociana, asymetryczna, prowadząca definitywnie życie denne, która po trzech latach wyrasta w formę dorosłą, płciowo dojrzałą.



RYS. 2: Pasywna „wędrówka" oka z jednego boku głowy na drugi u flądry

Nie wiemy dokładnie co spowodowało u przodków fląder, całością swej organizacji przystosowanych niby do dobrego pływania, że zaczęły prowadzić życie denne, kładąc się na jeden bok. Czy było to korzystne dla nich? Czy spowodowane jakąś koniecznością? Być może wywołały to jakieś zmiany natury wewnętrznej, które uniemożliwiły rozwój pęcherza pławnego, organu występującego u większości ryb pływających, spełniającego rolę hydrostatycznego re-

gulatora ciała przy ruchach pionowych w wodzie. W każdym razie w okresie najmłodszym życia flądry zawiązek pęcherza pławnego nie rozwija się wtedy właśnie, kiedy u ryb pływających rozwijać się powinien. Są to jednak narazie przypuszczenia tylko, domniemania, nie mające wartości faktów realnych, a jedynie ułatwiające na drodze hipotetycznej głębsze zrozumienie organizacji i pochodzenia dziwacznych ryb typu flądier.



RYS. 4: Starnia

Przypatrzmy się teraz ogólnie życiu naszego najpospolitszego gatunku flądry t. zw. starni (**Fleuronectes flesus**). Młodociane okazy tego gatunku w pierwszym okresie życia dennego trzymają się blisko brzegów na piaszczystych usłonecznionych ławicach podwodnych, gdzie radują się życiem, żerują i szybko wyrastają. Jest to ich okres życia aktywnego w porze ciepłej. Na zimę odchodzą od brzegów w wody głębsze, na sezon raczej słabszego żerowania i spoczynku zimowego, by po tym następnego lata ponownie zbliżyć się do brzegów na płytsze, usłonecznione i żyźniejsze wody. Takie oscylacyjne wędrówki sezonowe do brzegu na lato i od brzegu na zimę uskuteczniają przez okres trzech lat, w ciągu których wyrastają w dorosłe okazy, które ostatecznie w czwartym roku osiągają dojrzałość płciową. Wtedy to ich rozmiar wynosi u naszych brzegów przeciętnie 18 cm. Jest to t. zw. minimalna miara, uprawniająca do odłowu. Mniejszych okazów nie można łapać, bo są niedojrzałe płciowo, więc odłów ich groziłby niszczeniem gatunku.

W czwartym roku życia dorosłe starnie jesienią odpływają od naszych brzegów i udają się na głębokie wody zatoki gdańskiej na t. zw. głębię gdańską. Tam to na głębokościach jakichś 80 m. skupiają się w dużych ilościach i odbywają **tarło**. Samice wypuszczają ikrę a samce mleczko czyli plemniki. Zapłodnienie ma miejsce w wodzie, jest więc zewnętrzne i jajeczka zdolne do dalszego rozwoju, jako lżejsze od wody głębinowej, bardziej słonej więc gęstszej, wypływają ku warstwom powierzchniowym, gdzie w dobrze przewietrzonej, obfitej w tlen wodzie rozwijają się szybko, z początku w zarodek pozostający w osłonce jajowej, a następnie w larwalny, symetryczny narybek, o którym już była mowa. Jego dalsze losy są nam również znane: rozwija się w denne, asymetryczne młodociane flądierki, które stopniowo wyrastają do stadium dorosłego.

Ale w jaki sposób dowiadujemy się o tych osobistych wędrówkach zarówno młodocianych jak i dorosłych starni? Podchodzimy do zagadnienia dwojaką drogą. Metoda pośrednia polega na odtwarzaniu cyklu życia na podstawie chwytanych okazów różnego wieku i w różnych miejscach. Bezpośrednia — na **znakowaniu** okazów przeważnie już dostatecznie podrosłych lub całkowicie dojrzałych. Metodę tą zapożyczyło naukowe rybołówstwo od ornitologii, gdzie obrączkowanie ptaków, stosowane od zgórą pięćdziesięciu lat, dało nam bardzo obfity materiał o drogach ciągów rzeszy skrzydlatej. Znakujemy flądry z pomocą ebonitowych tarczek okrągłych, spiętych srebrnym drutem nierdzewnym, które złowionym flądrom sprawnie zakładamy przebijając podstawę płetwy grzbietowej. Kolczykujemy w taki sposób flądrę, czyniąc jej pewną rankę przez przekłucie drutem spinającym obie ebonitowe tarczki. Ale ranka szybko się goi i znakowana ryba wypuszczona do morza dalej żyje i ze znakiem wędruje. Schwytana ponownie przez rybaka i dostarczona temu, kto ją wypuścił, daje możność sprecyzowania kierunku i rozpiętości wędrówki. Na znaczku podany jest numer i litera państwa, (P — Polska), tak, że nie ma trudności porównać dane o miejscu i czasie schwytanego okazu z danymi zanotowanymi pod tym samym numerem przy wypuszczaniu okazu.



RYS. 5: Gładzica

Rodzina fląder albo ryb płaskich jest bardzo liczna i szeroko rozsiedlona w rozmaitych morzach. Znanych jest ponad tysiąc gatunków. U naszych brzegów Bałtyku występują trzy gatunki: znana nam już starnia, dalej gładzica (**Pl. platessa**) i zimnica (**Pl. limanda**). Łatwo je odróżnić od siebie. Dwie pierwsze mają linię boczną prawie prostą, podczas gdy u zimnicy linia boczna jest łukowato wygięta nad płetwą piersiową. Starnię od gładzicy odróżniamy po skórze: starnia ma skórę szorstką, jakby piaskiem posypaną, o łuskach w pobliżu linii bocznej zlekka skostniałych, gładzica natomiast ma skórę śliską, całkowicie gładką.

Różnią się te trzy gatunki od siebie także pokarmem i wogóle sposobem życia. Gładzica jest przeważnie mięczakożerna, odżywia się w dużym stopniu małżami z rodzaju rogowca



RYS. 6: Zimnica

(Tellina), podczas gdy pokarm zimnicy tworzą w znacznym stopniu drobne skorupiaki, w mniejszym — mięczaki i robaki denne. Pośrednie miejsce pod względem pokarmu pomiędzy mięczakożerną gładzicą a skorupiakożerną zimnicą zajmuje starnia, żyjąca się w równej mierze mięczakami jak i skorupiakami, dla której ponadto dodatkowym pokarmem są robaki. Pokarm znajduje zarówno na dnie mulistym jak i piaszczystym. Trzeba jednak pamiętać, że „menu" flader jak i wielu innych ryb nie jest tak bardzo stałe i zmienia się z wiekiem, w zależności od sezonu, a także i samego składu zespołów dennych, pośród których ryby żerują. O pożywieniu dowiadujemy się z t. zw. analizy zawartości przewodu pokarmowego, co przeprowadzamy na większej liczbie okazów, obserwując treść jelita pod mikroskopem.

Z innych różnic dających się z łatwością stwierdzić pomiędzy wspomnianymi gatunkami wypada zaznaczyć, że zimnica w przeciwieństwie do obu pozostałych gatunków jest szczególnie wrażliwa na zmiany termiczne *) środowiska, wymaga tylko zimnej wody i dlatego trzyma się zwłaszcza latem wód wyłącznie głębszych, a jeżeli zbliża się do brzegów, to tylko w chłodnej porze roku, podczas gdy gładzicę i starnię, wytrzymujące większą rozpiętość wahań termicznych, spotkać można zarówno w wodach cieplejszych jakimi są wody płytsze latem jak i głębszych, chłodniejszych. Temperatura wody w mniejszym stopniu krępuje ich rozsiedlenie niż zimnicy. — Pod względem gospodarczym w naszych wodach pierwsze miejsce zajmuje starnia jako najliczniejsza. Gładzica za to przeważa w Morzu Północnym.

Z flądrami spokrewniony jest skarp (**Rhombus maximus**), drapieżna ryba płaska o skostniałych „ząbkach" na powierzchni ciała, odżywiająca się przeważnie innymi rybami chwytanymi silnie rozsuwającym się pyskiem. Leży na prawym boku ciała, a nie lewym jak flądry. U nas występuje zrzadka, ale w M. Północnym jest pospolity i okazy przekraczać tam mogą metr długości. Bałtyckie natomiast sięgają najwyżej 50 cm. Są więc skarlałe jak większość gatunków atlantyckiego pochodzenia. Ten zdrobniały wzrost naszych ryb morskich pozostaje najwidoczniej w związku z niedostateczną zawartością soli w wodzie bałtyckiej, z jej rozcieńczeniem w stosunku do przeciętnego zasolenia wody oceanicznej (35°/₀). Ryby bałtyckie żyją w środowisku wód słonawych, odchylonym od normalnego morskiego.

Cykl: ludzie morza

WYWIAD Z RYBAKIEM

Pan Józef jest najstarszym spośród załogi kutra Gdy-84. Liczy sobie 46 lat a jego uśmiechnięta twarz spękana jest od wichrów i słonej wody. Na pozór można by było sądzić, że pochodzi on ze starej, rybackiej rodziny, od lat nad morzem osiadłej. Ale tak nie jest:

— Pochodzę z łódzkiego, dokładniej — ze Zduńskiej Woli — opowiada pan Józef. — Rodzina moja po dziś dzień tam przebywa, tylko ja i brat wywędrowaliśmy nad morze.

— Dawno to było?

— Ja przyjechałem w roku 1925. Brata ściągnąłem później, jak już się tu całkowicie urządziłem.

— Niech nam pan opowie jak to z tymi początkami było.

— O, ciężko! Nad morze przyjechałem przez ciekawość, jak też ono wygląda. I spodobało mi się. Gdynia była wówczas w powijakach. W porcie — jeśli tak nazwać to jedyne drewniane molo, jakie wówczas było — stał najczęściej jeden tylko statek, czasem dwa. Ale, że roboty się rozpoczynały wielkie i ludzie byli potrzebni — zostałem. Przez pierwsze trzy lata pracowałem jako robotnik w porcie, ale tylko przez sezon. Na zimę wracałem do rodziny, do Zduńskiej Woli. W roku 1928 postanowiłem osiedlić się w Gdyni na stałe i uczyniłem to. I tak już tu jestem.

— No, dobrze — a kiedy zaczął pan rybaczyć?

— Początki to były jeszcze na zapleczu w głębi lądu na rzece. W 1924 roku zawiązaliśmy z kilkoma kolegami spółkę rybacką i łowiliśmy na Prośnie w moich rodzinnych stronach. Tu w Gdyni zacząłem rybaczyć w roku 1931. — Miałem pracę w Żegludze Polskiej jako bosman na przystani, ale ją rzuciłem i poszedłem na kuter. Z jednej strony łatwiej mi było zaczynać, bo już pewną praktykę w tym zawodzie miałem, a również doskonale znosiłem kołysanie i nigdy nie chorowałem — z drugiej strony

*) Temperatury

jednak ciężko było, bo Kaszubi niechętnie się odnosili do tych z głębi lądu, którzy chcieli pracować w rybołówstwie i nauczyć się tego zawodu. Byli bardzo zazdrośni o swoją wiedzę i nie chcieli nam nic pokazywać. Zniechęciło to paru z nas i ci uciekli z rybołówstwa na statki. Ja wytrwałem jakoś i teraz nawet przyzwyczaili się tu do mnie i uważają za swojego. Zresztą było mi o tyle łatwiej, że zaczynałem pracę u rybaka — z głębi kraju, ożenionego z kaszubką. Miałem widocznie trochę „smykałki", bo mi się szczęściło i już od roku 1937 pracowałem jako samodzielny kierownik kutra. Poza sezonem kutrowym rybaczyło się z łodzi, a także brało się różne przejściowe zawody na lądzie. I tak aż do wojny.

— W wojnę pewnie pana wysiedlili z Gdyni?

— A tak. Ale za to po oswobodzeniu Wybrzeża pędziłem tu jak na skrzydłach i to z całą rodziną. Wróciłem, gdy tylko było można. Łowiliśmy z początku na łódkach, bo kutrów nie było ani na lekarstwo. Skombinowałem sobie wtedy niezłą motorówkę. No a teraz jak pan wie — pływam na Gdy-84.

— A polubił pan swój zawód, panie Józefie?

— O panie, co tu gadać, toć pan widzi przecież. Wrosłem już tu i założyłem rodzinę. Syna mam — od wody go nie można odciągnąć — też będzie w przyszłości rybaczył. Rybakiem być — najważniejsza rzecz, trzeba posiąść ów instynkt, czucie takie — gdzie łowić. Ja to czucie już mam i go nie zmarnuję.

— Pięknie, ale napewno i materialnie opłaca się panu rybołówstwo? Jak tam z zarobkami przed wojną i teraz?

— Ano chwalić Boga niezgorzej. Przed wojną zarabiało się w czasie sezonu na czysto przeciętnie 300 złotych tygodniowo. Czasem jak się szczęściło to i 500. Teraz po wojnie ryby mnóstwo i łowi się więcej — to i zarobki też większe. Przeciętnie zarabia się teraz do 10 000 zł. tygodniowo, ale że bywają przerwy dość długie i kutry się łatwo psują, więc przeciętnie na rok wypada ok. 5 000 zł. tygodniowo.

— No, to warto być rybakiem.

— Owszem warto, ale to nie taka prosta rzecz. W rybołówstwie trzeba być zawsze przygotowanym na najgorsze. Na kutrze zawodzi często motor. Trzeba umieć dać sobie radę bez niego, a zatem trzeba być dobrym żeglarzem. Zawód jest bardzo ciężki — wymaga ogromnej wytrwałości i wiary we własne siły. Zresztą co tu mówić — sam pan widzi.

— A jak wygląda rozkład waszego dnia? Ile godzin pracujecie?

— Ile godzin? Żebyż to było można powiedzieć, że — tyle a tyle. Rybak nigdy nie wie, na ile godzin wychodzi w morze i kiedy wróci. A dzień pracy ma u nas rzadko kiedy poniżej 12-tu godzin. Naprzykład w lecie łowiliśmy kutrami daleko za Helem i wtedy wychodziło się w morze o jedenastej, dwunastej w nocy, a wracało o czwartej, piątej popołudniu. Wieczorem trzeba było jeszcze reperować podarte sieci i na kutrze robić klar. Tylko w sobotę i niedzielę nie wychodziliśmy w morze i był odpoczynek. W inne dnie chyba tylko wtedy, gdy był sztorm. Ale ten w lecie bywał nie często. Obecnie połowy odbywają się nie dalej jak 10 mil od Helu, więc wystarcza wyjść kutrem wcześnie z rana o piątej lub szóstej. Ale, że pogoda przeważnie zła, więc połów ciężki, sieci jest trudno rzucić, a wyciąganie ich na pokład trwa długo i marudnie. Przeważnie rzuca się trał w wodę dwa — a jak ryba dobrze idzie, to i trzy razy. Trzeba się dobrze uwijać, żeby o zmroku powrócić do Gdyni. Ale i wtedy nie koniec — jeszcze rybę musi odebrać spółdzielnia, trzeba kuter sprzątnąć i uszykować: a to deski do kowala, a to motor reparacji wymaga. Często też — bardziej podarte trały, których w czasie drogi nie można wyreperować, do domu się zabiera. I niedziela nie niedziela, jak tylko pogoda jaka taka — wychodzi się w morze. Tak panie, zawód rybaka to chyba jeden z najcięższych, ale za to bardzo zyskowny, no i jak go kto zakosztuje i polubi — nie zamieni na żaden inny.

— Niech nam pan jeszcze powie, panie Józefie, o niebezpieczeństwach, z którymi jest zawód rybaka związany. Przeżywał pan może jakieś groźne chwile? Miał pan jakieś przygody?

— I nie jedną. Różnie bywało.

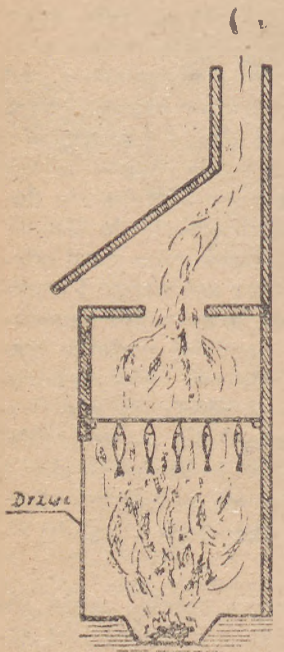
— No, to niech pan coś opowie.

— Kiedyś wracaliśmy do portu z połowu na niewielkiej łodzi rybackiej. Przeładowaliśmy ją rybą i w pewnym momencie fala przelała się przez burtę, a łódź poszła jak kamień na dno. Całe szczęście, że to było niedaleko portu i pogoda była niezła — tak że udało się nam dopłynąć wpław. Innym razem począł tonąć w czasie nagłego sztormu w zatoce kuter, na którym płynąłem. Było tak krytycznie, że motor znajdował się już do połowy w wodzie, która dostawała się z góry przez otwarte luki. Gdyby stanął, to by było po nas, bo kuter nie miał masztu ani żagli. Maszt był przegniły, więc go zdemontowano, a nowy nie był jeszcze ustawiony. Pompy nie działały, więc wylewaliśmy wodę kubełkiem. Załoga chciała zostawić kuter na pastwę losu i uciekać. Ponieważ nie było szalupy, więc mieli zamiar użyć do ratunku wielką 5-cio metrową belkę przypadkowo znajdującą się na pokładzie. Musiałem ich sterroryzować przy pomocy wielkiego żelaznego klucza od motoru. Pomogli mi czerpać wodę i w końcu jakoś dobiliśmy do Jastarni. Były jeszcze i inne przygody, ale długo by o nich opowiadać. Niech pan przyjdzie do nas kiedy na kuter. W kubryku jest ciepło, popalimy sobie papierosy i opowiem jeszcze to i owo. Narazie muszę już iść, bo trał nam się porwał i musimy go flikować, żebyśmy byli na rano gotowi. — **Dowidzenia!**

J. M.

Cykl: organizacja pracy morskiej

ZWIEDZAMY WĘDZARNIĘ



Przekrój pieca wędzarniczego

Ułożone w równe rządki za szybami wystaw sklepowych złocą się dziś w całym kraju ryby wędzone najróżnorodniejszych gatunków wabiąc przechodnia swym apetycznym wyglądem. Gotowe do natychmiastowego spożycia, smaczne, pożywne, stosunkowo tanie, znajdują łatwo chętnych nabywców pozbawionych dziś często możności zaopatrzenia się w drogie i wymagające dodatkowych kosztów przyrządzenia, produkty pochodzenia zwierzęcego.

Znamy wszyscy ów śmieszny, dydaktyczny wierszyk: „ABC — chleba chcę — lecz i wiedzieć mi się godzi — gdzie i jak ten chleb się rodzi". Zajrzyjmy więc do wędzarni.

Z daleka już, wśród kompleksu zabudowań na pierwszy plan wybija się wielkością i licznymi kominami o charakterystycznym kształcie ściętych stożków duży budynek. Jest to właściwa wędzarnia.

Wchodzę do biura. Dobrze mi znajomy kierownik zakładu obiecuje, dowiedziawszy się o celu wizyty, zdradzić wszystkie tajniki swego zawodu.

— Na początek chodźmy do czyszczarni.

Przechodzimy szybko przez pakownię. Kierownik otwiera drzwi. Przystaję na progu odurzony z lekka silnym, nazwijmy to przez delikatność „zapachem" ryb. Jasna sala, wyłożona do wysokości człowieka białymi kaflami, także podłoga. Całą długość sali zajmuje stół wykonany znów z białych kafli. Takież baseny na wodę w rogach sali, z tego samego materiału dwie umywalnie, kaloryfery i półki - segregatory. Jednym słowem orgia kaflowa.

Przy stole osiem pracownic w białych fartuchach i gumowych butach. Na skrzyp drzwi zaciekawione odwracają na chwilę głowy w naszą stronę, by natychmiast powrócić do swego zajęcia. Niewiarygodnie zręczne ruchy ich rąk budzą mój podziw. Błysk noża i dorsz traci głowę, znów błysk i jednocześnie rozpłatany i wypaproszony leci do basenu z wodą do płukania. Wyjęty stamtąd z głośnym pluskiem wrzucony zostaje do basenu z solanką; stąd pójdzie do wędzenia. Mniejszym sztukom pracownice pozostawiają łby, oprawiając je jednym jedynym ruchem noża.

Mój cicerone objaśnia:

— Ta sala, to czyszczarnia. Odpadki, które tam widzisz, odsyłam do fabryki mączki rybnej, gdzie zostają przerobione na doskonały nawóz. Mlecz dorsza natomiast, jako cenny surowiec idzie do dalszej przeróbki. Te baseny kaflowe służą — jak widzisz — do płukania ryb, te zaś dalsze zawierają 30 proc. roztwór soli, w którym zanurza się ryby przed wędzeniem. No, chodźmy dalej.

Ciężkie, szczelne drzwi wprowadzają mnie w inny świat. Brudno, ciemnawo od dymu, smrodliwie. W czarnych czeluściach, nadziane na żelazne pręty, wiszą w gęstym dymie ogromne czerwone płaty.

— Co to? — pytam.

— Łosoś. Wędzi się tu na zimno. Ogień wciąż trzeba spryskiwać wodą, by temperatura pieca nie podniosła się zbytnio.

— Ach, to stąd te kłęby dymu. No dobrze, a co za różnica między wędzeniem na zimno i na gorąco?

Zupełnie inny smak. Wędzony na gorąco dorsz czy łosoś obgotowuje się w dymie i po trzech czy czterech godzinach wędzenia jest gotów. Wędzenie na zimno jest żmudniejsze, trwa kilkanaście godzin, ale też produkt jego ma smak bardziej wykwintny.

— Czym pali się w piecach?

— Drobno porąbanym lub zwiórkowanym drzewem twardym jak dąb, buk, olcha i tp.

Doszedłem do wniosku, że wiem już dość. Idziemy dalej. W przyległej drwalni, a właściwie składzie na drzewo, napędzana przez elektryczny motor warczy wiórkarka. Lecą wióry i trociny, przyjemny zapach świeżego drzewa unosi się w pomieszczeniu.

W sąsiedniej sali dwie maszyny wysokości człowieka. Obie w ruchu.

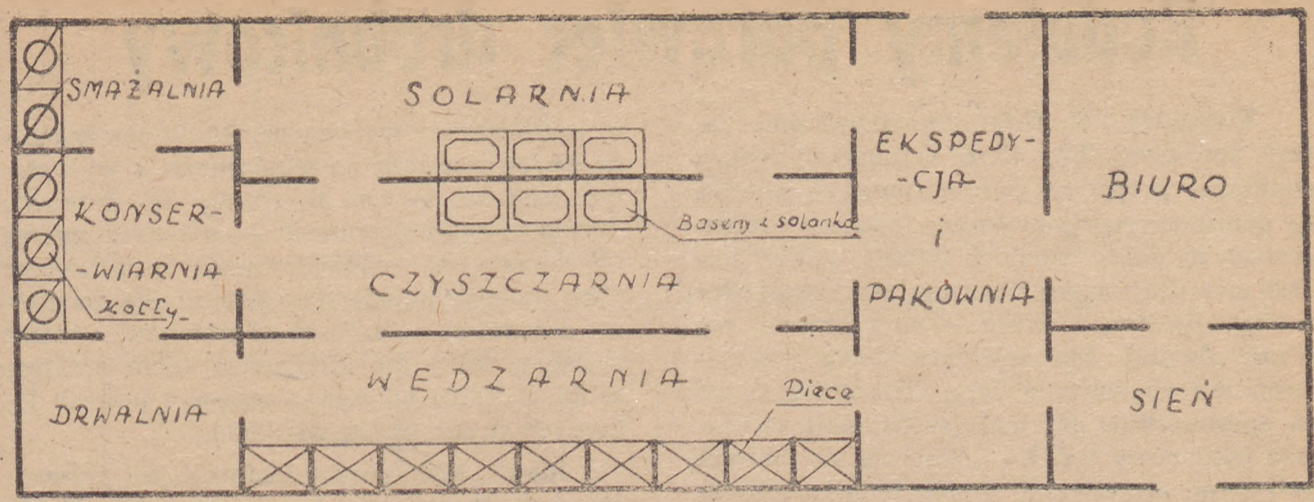
— Co to za potwory? — pytam.

— Zamykarki. Patrz tu, bliżej. Widzisz, o, ten ząb zawija na pokrywkę ściankę puszki. O, już gotowe.

— A ten kocioł?

— Kocioł sterylizacyjny. Zamknięte już puszki wrzuca się doń i poddaje dłuższemu gotowaniu, by zabić bakterie.

Wpatruję się z zaciekawieniem w zgrabne ruchy młodziutkiej robotnicy, naklejającej etykiety: — Pasztet z dorsza. Proszę o wyjaśnienie, jak się go robi. Mój przewodnik przeprowadza mnie do następnej salki. Jak wszystko w tym gmachu, i ta ubikacja jest wykaflowana na biało. Na pochyłym stole leży warstwa mleczu, rowkami obcieka z niej tran. Obok pracownica układa mlecz na sita i wstawia do specjalnego



Schematyczny plan wędzarni

kotła, gdzie pod wpływem gorąca mlecz utraca resztę tranu przed przejściem do konserwiarni.

— A tam mielą go z cebulą, pieprzem, majerankiem i tp. ingrediencjami — kończy historię pasztetu mój rozmówca.

— A czy to prawda, że tran z dorsza jest dużo gorszy od „prawdziwego" norweskiego?

— Wolne żarty, mój drogi. Publiczność jest konserwatywna i nie łatwo obalić starych bogów. Wierz mi na słowo, że tran z dorsza niczym nie ustępuje wielorybiemu. Cały alfabet witamin.

Uśmiecham się. Jednak zapachy wędzarni nie idą mi na zdrowie. Przynaglam towarzysza do dalszej drogi.

Zwiedzamy jeszcze solarnię, gdzie soli się śledzie, makrele czy dorsze i zabeczkowane odstawia się do składnicy za ścianą. Wracając, obserwujemy chwilę pracę w pakowni i ekspedycji. Wszędzie widać organizację i pospiech, cechy dobrze funkcjonującego zakładu przemysłowego. W końcu wracamy do biura. Czuję się już bardzo zmęczony, z obowiązku jednak notuję jeszcze, że wędzarnia posiada własną stolarnię produkującą skrzynki do ryb, beczkarnię i przejściowy magazyn w porcie.

Kiedy opuszczam już zakład i idę zamyślony ulicą, jakby pointa dla przeżytych przed chwilą wrażeń, majaczy mi się tuż obok w szybie sklepu skrzynka drewniana, pełna złotych grzbietów wędzonych ryb.

W. Z.

Kurs przygotowawczy P.C.W.M.

Podczas lata PCWM organizuje kursy dla młodzieży, zapoznające z morzem wg. nowej metody. Oto kursanci przechodzą przez różne rodzaje pracy na morzu, pływają na elementarnym statku morskim — ciężkiej szalupie wiosłowo-żaglowej, oraz przez bezpośrednie uczestnictwo w pracy wielkiego portu — zżywają się z nim i poznają właściwe oblicze pracy morskiej. Kończąc kurs — posiadają zasadniczą orientację w rzeczywistości morskiej i mają pełne podstawy, aby przy obiorze zawodu znaleźć dla siebie miejsce najbardziej odpowiednie w jednej z poznanych dziedzin pracy morskiej, dostosowane najlepiej do zamiłowań i uzdolnień.

Z kursu nie wyniesie pożytku chłopiec, który przyjedzie nieprzygotowany i z oszołomieniem patrzeć będzie na zupełnie nowe dla siebie rzeczy. Zagubi się w natłoku wrażeń. Nie zrozumie tego wszystkiego, co go będzie otaczać, przytłoczy go ogrom pracy morskiej i tętno życia wielkiego portu. Dlatego chłopcy bez sprawdzonego przygotowania nie będą przyjmowani do PCWM.

Od bieżącego numeru „Żeglarza" rozpoczyna się kurs przygotowawczy do akcji letniej PCWM. Niech się zgłoszą na kurs wszyscy ci, którzy pragną w lecie znaleźć się nad morzem. W tym celu trzeba:

1. *wyciąć, wypełnić i wysłać do PCWM umieszczony na str. 73 formularz zgłoszenia*
2. *zaprenumerować „Żeglarza" na 3 kwartały do czerwca 1947 r. (prenumerata wynosi zł 90.—),*
3. *uważnie czytać artykuły i przyswajać sobie cały zawarty w nich materiał,*
4. *nadsyłać odpowiedzi na zadania, ogłaszane w „Żeglarzu" dla uczestników kursu przygotowawczego.*

Czytanie artykułów nie będzie nużące, bo opracowane są przeważnie w formie reportaży, wywiadów i pogawędek, ilustrowanych dużą ilością rysunków. Możecie się zresztą sami o tym przekonać. A więc od razu do pracy.

Ukończenie kursu, t. j. wypełnienie powyższych punktów jest warunkiem przyjęcia na letni kurs PCWM.

Budujemy parowiec drobnicowy

Konsekwentnie dążąc do uzupełnienia naszej modelowej floty coraz to nowymi typami statków — proponuję, byśmy zbudowali jednostkę przeznaczoną do przewozu towarów drobnicowych na dalekomorskich liniach regularnych. Jest to rodzaj statku używany przez wszystkie większe państwa morskie — no a przecież my mamy również aspiracje posiadania wszechstronnie rozbudowanej floty. Zobaczycie, że ani się spostrzeżecie, gdy budując tak stale co miesiąc jakiś nowy statek — staniecie się wkrótce potężnymi armatorami. Waszą flotyllę rybacką złożoną z traulerów (boć przecież możecie zbudować nie jeden a kilka!) powiększą liczne kutry, lugry a nawet statki wielorybnicze z ich pływającymi bazami — fabrykami. Oprócz tankowców bedziecie rozporządzać specjalnymi statkami do przewozu rudy, lokomotyw, kablowcem, promami kolejowymi. Linie regularne obsługiwane przez frachtowce takie, jak ten, co dziś go budować będziemy, wzmocnią statki pasażersko - towarowe i wielkie, luksusowe olbrzymy pasażerskie. Uzupełnią naszą lilipucią flotę liczne trampy różnych rodzajów i wielkości, statki żeglugi przybrzeżnej, a nawet holowniki, ruchome stacje bunkrowe i pogłębiarki. Potem przyjdą modele pływające i z własnym napędem. A wkońcu będzie konkurs na najpiękniejszy model, wielka wystawa modeli nagrodzonych i nagroda... kto wie — może podróż zagraniczna na prawdziwym statku? No, ale dość — wszystko to jest przewidziane i będzie. Wspominam o tych sprawach dlatego tylko, że wielu z Was pyta się o nie w swych listach.

Narazie wróćmy do naszego drobnicowca. Co to jest drobnica — odsyłam Was do słowniczka w 2-gim numerze „Żeglarza", gdzie pojęcie to jest obszernie wyjaśnione. Statki przeznaczone do jej przewozu na regularnych, a więc stałych szlakach — tym się różnią od trampów (tramp — patrz słowniczek — w 3-cim numerze „Żeglarza"), że ładownie mają przedzielone t. zw. międzypokładami, często mają urządzenia chłodnicze, są szybsze od trampów, a nieraz posiadają kilka lub kilkanaście kabin pasażerskich. Zależnie od swego zasięgu i potrzeb lokalnych są one różnej wielkości.

Statek, który mamy budować jest przeznaczony do obsługi szlaków oceanicznych. Ma on około 7.600 BRT i długości 154 metry (model jest w skali 1 : 1.000). Szybkość rozwija ok. 14 węzłów i posiada urządzenia dla 12 pasażerów. Wybraliśmy go spośród innych typów dlatego, że Polska otrzyma wkrótce w ramach odszkodowań wojennych podobny drobnicowiec niemiecki „Rheinfels" (szczegóły patrz „Na Morskim Horyzoncie").

Sposobu budowy nie podaję — uważam to za zupełnie zbyteczne bo model jest łatwiutki, a przebieg budowy nie różni się niczym od opisywanych w Nr. 2 i 3 „Żeglarza".

Kadłub naszego liniowca pomalujemy na czarno lub szaro, z wyjątkiem wąskiego czerwonego pasa tuż nad linią wodną. Wszystkie nadbudówki — białe, pokłady i luki — naturalny odcień drzewa. Drzwi, okna kajut itp. — czarne. Maszty i nawiewniki — żółte. Żółty będzie również komin z czerwoną opaską jak na rysunku. Jest to oznaka GAL-u — Gdynia - Ameryka Linii Żeglugowych, największego polskiego armatora.

A więc Koledzy — do roboty!

Jotem.

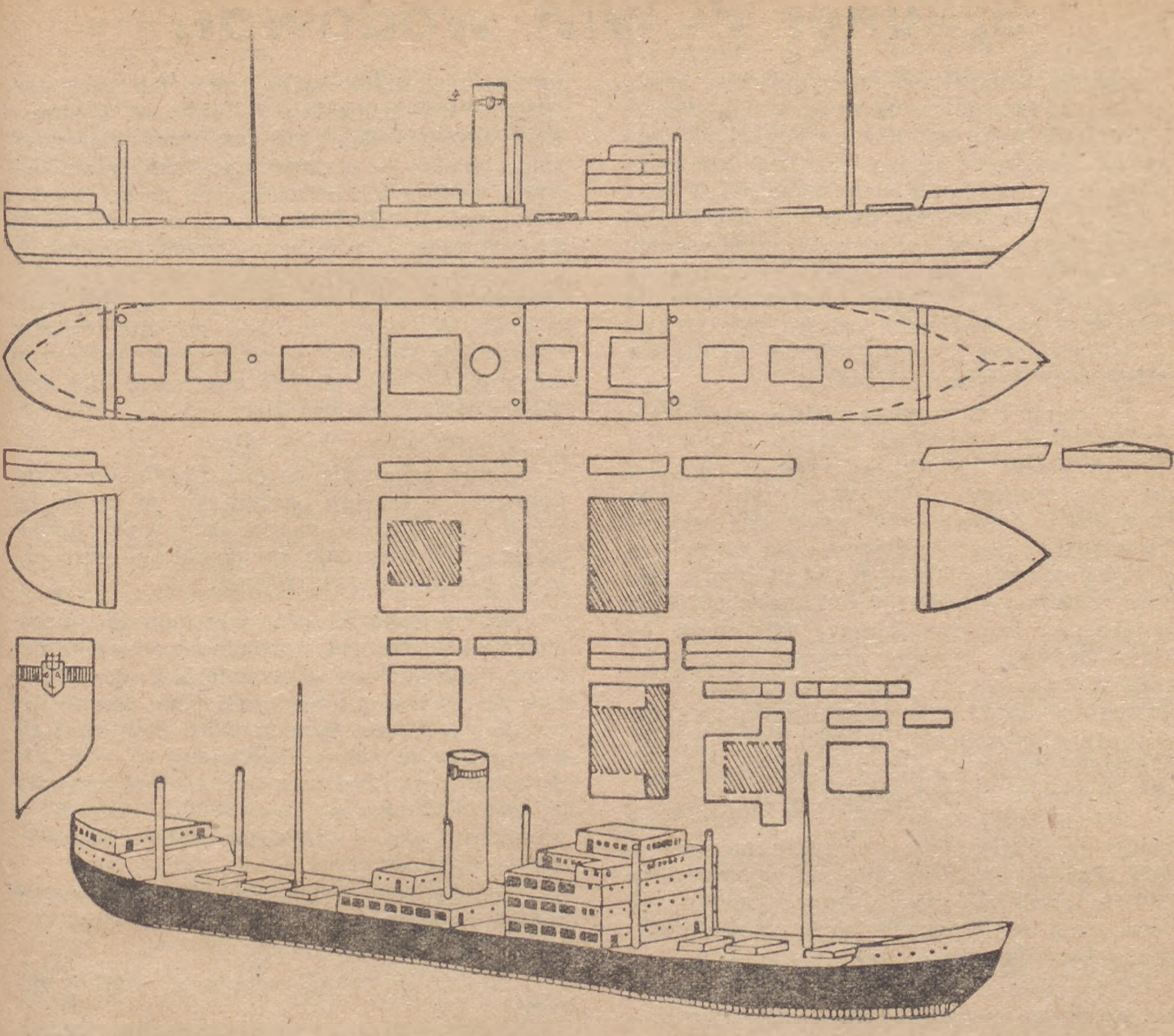
Uwaga uczestnicy kursu przygotowawczego

ZADANIE NR 1

Obok podane jest zadanie Nr. 1 (Formularz Nr. 1). Kupon ten należy wyciąć i wypełnić czytelnie imieniem i nazwiskiem oraz adresem. Następnie należy wpisać sześć odpowiedzi w milach morskich i w kilometrach. Na oddzielnej kartce papieru napiszcie odpowiedzi na pytanie: „Jaka książka o morzu najlepiej mi się podoba i dlaczego? — ale nie mniej niż 1 stronę zeszytową.

Kartkę tę wraz z kuponem włóż do koperty i wyślij pod adresem PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3 — Redakcja „Żeglarza".

Uważnie czytajcie artykuły z cyklu „Porty morskie", „Statki morskie", „Przyroda morza", „Ludzie morza", „Organizacja pracy morskiej", które składają się na kurs przygotowawczy.



Rysunki modelu parowca drobnicowego

NR. 1.

I. Odpowiedz na pytanie: *)

„Jaka książka o morzu najlepiej mi się podoba i dlaczego?“

*) objętość odpowiedzi — najmniej 1 strona zeszytowa.

II. Oblicz i wpisz zasięg widoczności latarni morskich:

a) Postomin — mil morskich .... = ... km

b) Szolpin — „ „ .... = ... „

c) Stilo — „ „ .... = ... „

d) Rozewie — „ „ .... = ... „

e) Góra Szwedów „ „ .... = ... „

f) Hel — „ „ .... = ... „

NR. 2.

ZGŁOSZENIE NA KURS PRZYGOTOWAWCZY.

Nazwisko i imię ....

dokładny adres ....

....

data urodz. ....

wykształcenie ....

Szkuner PCWM wodował!*)

Już po uroczystości: nasz pupilek — szkuner spłynął szczęśliwie na wodę, a tym samym zamknął się pierwszy, niemowlęcy okres jego żywota. Z początku nie bardzo mu się coprawda spieszyło do zamoczenia białego kadłuba w zimnych falach, dopiero gdy poczuł „mokrość“ pod calutką stępką — nabrał niewątpliwego wigoru. Coś tak jak pływak, któremu się robi gęsia skórka, gdy po kostki tylko stoi w wodzie — ale który czuje się doskonale, jeśli już da w tę wode solidnego susa. Nim się szkuner na ów sus zdobył — wiele nam krwi napsuł.

Uroczystość naznaczona została na sobotnie przedpołudnie 21 września. Pogoda — kapryśna istota żeńskiego rodzaju — nawaliła na całej linii: po szarym niebie tłukły się ciemne chmurzyska niosąc z sobą gwałtowne podmuchy wiatru i rzęsiste deszcze. Na morzu, za ochronną opaską wydm — srożył się sztorm nielichy. Spokojna zwykle toń rzeki nastroszyła się niepokojąco krótkimi falami, smaganymi co chwila nagłymi porywami wiatru. Słońca — ku strapieniu naszego fotografa — ani na lekarstwo. Malownicze domki i nie mniej od nich obszabrowane wille posmutniałej Dziwnej ukryły się pośród szumiących i dygocządcych drzew. Aura — jednym słowem — pod psem!

Jedyna jasna plama na tle powszechnej szarości to statek: piękny, smukły, nieskalanie biały. Rozparł się wygodnie na ogromnych, z nie byle jakich bali zbitych saniach i sterczy tak nieruchomo na tle pociemniałego nieba zadufany w sobie i najważniejszy.

Och, zdaje on sobie doskonale sprawę, że jest obiektem powszechnego zainteresowania i że od jego zachowania zależy powodzenie całej imprezy. A właśnie efekt uroczystości znalazł się pod znakiem zapytania, bo szkuner za nic nie chce spłynąć na wodę. Niecierpliwią się zgromadzeni wokół statku goście. Ich odświętne ubrania mokną smętnie na deszczu, a zimny wiatr przenika do kości. Denerwują się zmarznięci chłopcy — pracujący po brzuchy w lodowatej wodzie. Ich entuzjazm na ciężką wystawiono próbę. Nieliczni autochtoni uśmiechają się ironicznie. Zda się, że to pomorski Smętek**) uwziął się, by pokrzyżować sprawę. Tu była jego dziedzina i nie tak łatwo jest mu dać radę. Wścieka się więc Smętek, gwiżdże wiatrem i siecze fale Dziwnej gwałtownymi porywami szkwałów. Wie, że wkońcu musi ulec, więc tym większa jest jego złość. Brr!

A tymczasem robi się późno.

Sanie, z leżącym na nich kadłubem szkunera jeszcze wczoraj posunięto po torowisku z bali ogromnych — na sam skraj wody. Zdołano to zrobić marudnie, cal po calu — przy pomocy lewarów i wielokrążków.

Dziś od rana do pracy wprzągnięto... samochód: od spodu, pod sanie umocowano linę potężną i długą. Szalupa przewiozła drugi jej koniec na przeciwny brzeg rzeki. Tam poprzez talię ciągnąć będzie ją auto. Nie spodziewał się z pewnością poczciwy PCWM-owy „Dżems“, że do takich zadań będzie służył. Ale już wszystko gotowe. Chłopaczyna, potrząsany wiatrem na wysokim słupie — sygnalizuje chusteczką:

— Ciągnąć!

Daleka postać na dachu baraku również macha gwałtownie:

— W porządku — idzie!

Słychać tłumiony poszumem warkot motoru.

— Turturturtur... klekocze zapadka hamulca na podkręcanym lewarze.

— Hej Raaaz! Hej Raaaz! Hej Raaaz! — pokrzykują ludzie przy wielokrążkach.

* Patrz „Żeglarz“ Nr 3.

** Legendarny zły duch Pomorza.

Obecne zajęcie:
czy się uczy ....
czy pracuje
i w jakim zawodzie ....
przynależność
do organ. młodz. ....

zawód ojca ....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza“ ....

....

Wyciąć i przesłać do P. C. W. M., Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.
REDAKCJA „ŻEGLARZA“

PCWM.
Kurs Przygotowawczy.

ZADANIE Nr. 1.

....
Imię i nazwisko uczestnika

....
Adres

Wyciąć i przesłać do P. C. W. M., Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.
REDAKCJA „ŻEGLARZA“

— Dalej! Dalej! — Naprężą się liny — w aucie jest cała nadzieja!

— Szybciej ciągnąć!

— Hej Raz! Hej Raz! Hej Raz!

Poprzez rusztowanie przechodzi stęk, trzeszczą spojenia — całość zaczyna niedostrzegalnie prawie posuwać się.

— Idzie! Idzie! — wrzeszczą rozgorączkowani entuzjaści. Poszedł — ale niewiele. Do późnego popołudnia przesunął się na tyle, że stępka zanurzyła się nieco w wodzie, a fale poczęły lizać pióro prowizorycznego steru. I dalej ani rusz!

Przerwa — obiad. Wspaniały obiad. Ale smętny jest nastrój, gdy za oknem pada deszcz, a w pokoju pije się z okazji uroczystości, która się nie udała.

Odjechali co ważniejsi goście — nie doczekawszy się. Całe popołudnie trwają dalsze usiłowania. Ale szkuner, jak się uparł — tak stoi. Połowa rusztowania wisi już nad głębią — reszta jeszcze na lądzie. Dziób statku sterczy wysoko w niebo, rufa kładzie się ku wodzie. Zdawałoby się, że starczy lekkie popchnięcie i szkuner zsunie się do rzeki. Ale gdzież tam — ani drgnie!

Swoją drogą, chłopcy są wspaniali — ani na chwilę nie wątpią, ani na chwilę nie tracą humoru, choć od rana nie wyłazili prawie z wody. Właśnie zmieniają zamocowanie owej długiej cumy. Ochotnik z końcem liny w zębach — nurkuje pod rusztowaniem. Widzom robi się cierpko. Dzielne chłopaki!

Ciemno już — nie widać sygnałów z drugiego brzegu. Jeszcze ostatnia próba — która zawodzi. Wracamy autami do Ośrodka. Kolacja i spać. Wspaniale śpi się po całodniowym wysiłku. Tylko niektórzy z pozostałych, mniej ważnych gości, studiując folklor miejscowy, wzbogacają monopol w jedynej tu, mizernej bardzo knajpie. A na dworze — szaruga. To triumfuje Smętek złośliwy. Udało mu się... narazie.

Niedzielny poranek wstał słoneczny i rześki. — Jedyny ślad sobotniej pogody, to rozhuśtane jeszcze groźnie morze. Uśmiecha się do słońca pocieszony fotograf i „cyka" na prawo i lewo.

Przy szkunerze ruch od świtu. Zmienia się położenie lin do wielokrążków, zmienia się ustawienie lewarów. Wraz z „Dżemsem" ciągnąć będzie linę „Chevroleta" — i to nie przez jedną, a przez kilka talii.

— No, bracie, teraz ci już nic nie pomoże!

Słońce przypieka — woda rzeki gładka jak lustro. Wymarzony dzień. O dwunastej wszystko jest klar.

— Uwaga panie Fotografi

Pan Tadeusz we własnej osobie wdrapuje się na drąg. W ręku dzierży chorągiewkę, pięknie z onucki sporządzoną. Sam będzie sygnalizował.

— Gotowe?

— Gotowe!

— Zaczynamy!

Macha więc chorągiewką pan Tadeusz — buczą silniki aut.

— Tartartartar... terkocze jak przedtem zapadka hamulca przy lewarze.

— Hej, Raaz! Hej, Raaz! — pokrzykują energicznie chłopaki.

— Śmiało! Śmiało! — Zatrzeszczało rusztowanie.

— Idzie! Idzie! Idzie!

Zrazu wolno, wolniusieńko — potem szybciej, jeszcze szybciej.

— Hurra! — wrzasnął jakiś niecierpliwy głos.

— Cichoo! — zasyczał ktoś ostrożniejszy. Ale już nie trzeba być ostrożnym! Szkuner pędzi coraz szybciej!

— Hurraa! Hurraa! — Boże! dawno już nie wrzeszczałem tak głośno.

A szkuner zsuwa się wspaniale do wody, rufa łapie pływalność!

— Trach! rozwaliły się zbyteczne już sanie! Statek wyprysł z krępujących go rusztowań i sunie rufą na środek rzeki.

— Cumy, Cumy! Łapaj cumy!

Złapali, choć się kilku przy okazji skąpało.

— Hurraa! Hurraa! — To tamci z drugiego brzegu ryczą z dachów baraku.

— No, Smętku — przegrałeś!

— Szalupa! — Lecą chłopaki, mało nóg nie połamią.

Szalupa gotowa! Wsiada Dyrektor, Komendant, pchają się goście.

— Do szkunera! Odbij!

Statek już jest przycumowany do polerów. Pływa wspaniale i nie cieknie! Na pokładzie uśmiechnięty tłum. Tylko fotograf markotny, bo w najważniejszym momencie ktoś mu łapę przed obiektyw wsadził... W czarodziejski sposób zjawiają się kieliszki, wódka i... ciasteczka.

Pierwszy, uroczysty toast wznosi Dyrektor:

— Za pomyślność statku!

Z powagą wylewa kilka kropel z kieliszka za burtę i kilka na jasne deski pokładu. Taki jest zwyczaj żeglarski.

— I do dna! Za pomyślność nasz-go statku!

Marian Milczek.

DO CZYTELNIKÓW

Z powodu zwyżki kosztów druku i kolportażu cenę numeru podnosi się na 12,— zł. Prenumeratę kwartalną „Żeglarza" ustala się na 30,— zł., półroczną na 60,— zł., roczną — 120,— zł.

Dotychczasowi prenumeratorzy otrzymają „Żeglarza" na warunkach poprzednich.

NA MORSKIM

RUCH W PORTACH

We wrześniu nastąpiła zniżka obrotów w portach delty Wisły. Przyczyniły się do tego zarówno strajki marynarzy amerykańskich (UNRRA), jak i gwałtowne burze na Bałtyku, odstraszające statki od podróży. Ogólne obroty Gdyni i Gdańska wyniosły we wrześniu 707 tysięcy ton, a więc przeszło 100 tysięcy ton mniej niż w miesiącu poprzednim. Na przywóz wypada z tego 279 tysięcy ton, a na wywóz 428 tys. ton. Obroty rozłożyły się równomiernie na obydwa porty (Gdynia — 352 tys. ton, Gdańsk — 355 tys. ton). Poza tym w imporcie przez Gdynię i Gdańsk figuruje znaczna ilość żywca, dostarczonego w ramach UNRRA. Mianowicie 24.810 szt. koni, 20.920 szt. kur, 188 szt. bydła.

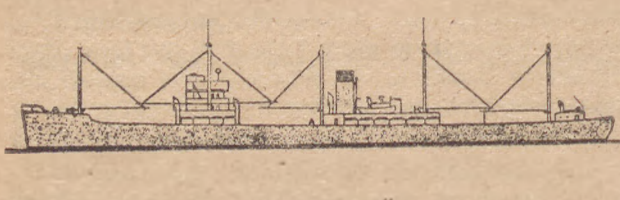
Statków na wejściu było we wrześniu 425 (Gdynia 259, Gdańsk 166) o łącznym tonażu 439 tys. NRT. Jednostki te reprezentowały 13 bander.

Również Szczecin coraz bardziej stara się dotrzymać kroku Gdyni i Gdańskowi. Przy końcu września zanotowano w rejestrze Szczecina dwusetny statek na wejściu. Był nim szwedzki szkuner „Inga". Obok węgla w wywozie — przez Szczecin przechodzą znaczne ilości żywca, importowanego z krajów skandynawskich.

A propos tego ostatniego faktu warto przypomnieć, że 5 października upłynął rok od przybycia pierwszego transportu żywego inwentarza dla Polski. W przeciągu tego rocznego okresu otrzymaliśmy w ramach dostaw UNRRA ponad 95 tys. koni, 16 tys. sztuk bydła i 184 tys. sztuk drobiu. Poza tym importowaliśmy jeszcze 5 tys. koni i 4 tys. sztuk bydła z krajów skandynawskich.

Gdy mówimy już o UNRRA, ciekawym będzie zdać sobie sprawę, że jedynie do września b. r. zawinęły do portów polskich 753 statki, załadowane wyłącznie towarami unrrowskimi. Z tego 297 statków przybyło z Ameryki, 168 z Anglii, 230 z portów skandynawskich, 22 z portów Europy Zachodniej i 36 z Australii, Nowej Zelandii, Indii i Afryki.

Tak, nawet z Nowej Zelandii przyszła do nas UNRRA. Ba, nawet z Wysp Mariańskich! W końcu września przybył do Gdańska norweski motorowiec „Nordnes" (4.037 BRT), który przywiózł z portu Saipan na Wyspach Mariańskich ok. 2000 ton racji żołnierskich pochodzących z demobilu amerykańskiego. Świat drogi przejechały biszkopty, beefy i Camele —



m/s „Nordnes"

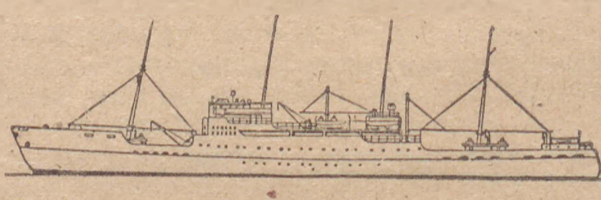
nim się do nas dostały! W ładownie po specjałach „Nordnes" zabrał blisko 7.000 ton węgla z przeznaczeniem dla Norwegii.

Ale nie tylko jedzenie przysyła nam UNRRA. 27 września wszedł do portu gdańskiego angielski statek „Seafisher" przywożąc 11 nowych lokomotyw wraz z tendrami i częściami zapasowymi. Jest to już drugi taki transport. Lokomotywy wyładowywane były w Gdańsku przy pomocy dźwigu pływającego. Żaden ze stałych dźwigów portowych nie był w stanie unieść tak znacznego ciężaru pojedyńczego jak lokomotywa.

Gdyśmy już wspomnieli o dźwigach, dobrze jest zdać sobie sprawę z tego, cośmy w tej dziedzinie zdołali zrobić. Po zakończeniu działań wojennych z 88 gdyńskich urządzeń przeładunkowych pozostało 14, w Gdańsku z 92 — zachowało się 22 w stanie zdatnym do remontu. Obecnie pracuje w Gdyni 27 dźwigów i 2 urządzenia taśmowe, a w Gdańsku 22 dźwigi i również 2 taśmowce. W remoncie znajduje się w obu portach ponad 20 dźwigów. Szczecin dysponuje jak narazie 4 urządzeniami przeładunkowymi, ale wkrótce zostaną zainstalowane tam dźwigi, otrzymane przez nas z Niemiec, z Magdeburga.

Analogiczne cyfry, jeśli chodzi o magazyny portowe, przedstawiają się następująco: w Gdyni z przedwojennych 240 tys. m kw. (powierzchni magazynów) pozostało ok. 50 tys. i to w stanie wymagającym remontu. W Gdańsku z 270 tys. m kw. — nie pozostało praktycznie nic. Do sierpnia b. r. odbudowano i oddano do użytku w Gdyni 122 tys. m kw., w Gdańsku 32 tys. m. kw. Do tego dochodzą uruchomione elewatory zbożowe w Gdyni i w Gdańsku o pojemności razem 19 tys. ton oraz zbiorniki na paliwo płynne—73 tys. m³. Jeśli chodzi o Szczecin, to tam urządzenia magazynowe nie ucierpiały tyle. W miarę przekazywania przez władze sowieckie magazyny te są jedynie remontowane i zaraz oddawane do użytku. Do 1. 8. br. Szczecin rozporządzał 15 tys. m kw. magazynów 29 tys. m² zbiorników i ogromnym elewatorem zbożowym (niewyremontowanym) o 40.000 ton pojemności.

Wzmagający się ruch portowy w Szczecinie wymaga poza magazynami i urządzeniami przeładunkowymi, także taboru portowego. Z tego powodu został przesłany w początkach września z Gdyni—do obsługi portu szczecińskiego — holownik „Ursus". Stanowi on tam zaczątek przyszłej flotylli holowników — tak w pracy portu potrzebnych. Każdy większy statek nader często korzysta z ich pomocy. Korzysta np. z holowników piękny, duński motorowiec „Falstria"



m/s „Falstria"

przybywający co parę tygodni do Gdyni z Ameryki. „Falstria" i podobna do niej „Jutlandia" utrzymują regularną komunikację pomiędzy Gdynią a Stanami Zjednoczonymi. Poza pasażerami i repatriantami statki te przywożą do nas z Ameryki ogromne ilości przesyłek pocztowych (np. jednorazowo 24.800 worków paczek = 60—70 wagonów towarowych) oraz wartościowe materiały otrzymywane przez Polskę w ramach UNRRA, np. materiały laboratoryjne, narzędzia dentystyczne i t. p.

„Falstria" i „Jutlandia" są to motorowe statki pasażersko - towarowe, o tonażu ponad 8.000 BRT, szybkości 14 węzłów i charakterystycznej sylwetce, pozbawionej komina (rury wydechowe od motoru połączone są z trzecim masztem i kończą się w połowie jego wysokości), zaopatrzone za to w cztery strzeliste maszty, upodabniające je z daleka do żaglowców. Są one jednymi z najpiękniejszych statków na Bałtyku.

POWIĘKSZA SIĘ FLOTA HANDLOWA

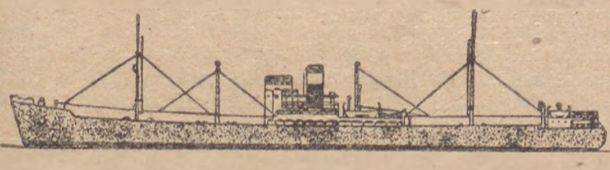
Polska flota handlowa powiększa się stale i to stosunkowo szybko. Pięć jest źródeł, które nam umożliwiają rozbudowę naszej floty: pierwsze — to rewindykacje przedwojennych polskich jednostek zabranych przez Niemców; drugie — akcja wydobywania i remontowania wraków zatopionych na naszych wodach; następnie — zakup statków za granicą (głównie z demobilu amerykańskiego); dalej — uzyskiwanie statków poniemieckich i pogdańskich w ramach

HORYZONCIE

odszkodowań wojennych i wreszcie — budowa nowych jednostek na stoczniach krajowych i zagranicznych.

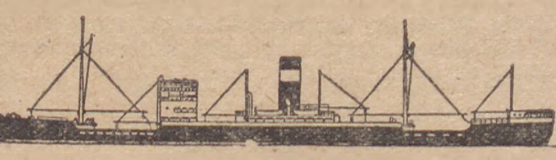
Nowobudowane statki nie prędko jeszcze będą gotowe, za to cztery pierwsze źródła oddawna już dają konkretne efekty. Więc naprzykład w ciągu września nasze pełnomorskie holowniki „Delfin” i „Rekin” (zakupione swojego czasu z demobilu amerykańskiego) przyprowadziły do Gdyni dwie jednostki świeżo nabyte od wojsk amerykańskich. Jedna — to nowiutki tankowiec motorowy „Y — 75”, 1600 DW., przystosowany do przewozu ropy i benzyny. Druga — to pływające warsztaty reperacyjne, bogato zaopatrzone w komplet urządzeń do remontu mniejszych jednostek.

Z Niemiec przyprowadzona została nasza przedwojenna pogłębiarka ssąca „Nowa Draga”, która wypełni dotychczasową lukę w taborze portowym. Sygnalizowane jest nadejście z Niemiec następnej pogłębiarki Poza tym mają być nam zwrócone w najbliższym czasie popularne przed wojną w Gdyni motorówki wycieczkowe „Jaś” i „Małgosia” oraz statek „Lewant II”, zabrany przez Niemców z jednej ze stoczni belgijskich, gdzie był budowany dla tow. „Żegluga Polska”.



m/s „Athen“

W wykonaniu polsko - sowieckiej umowy reperacyjnej została w Moskwie uzgodniona lista statków poniemieckich, jakie zostaną w najbliższym czasie przekazane do dyspozycji naszej floty handlowej. Ogółem — jak podała prasa — statków tych jest dziewiętnaście, a mianowicie nowoczesny, szybki, turbinowy parowiec pasażerski „Duala”, prom kolejowy „Meckiemburg”, dwa nowoczesne statki drobnicowe „Athen” i „Rheinfels”, jeden tankowiec, sześć statków trampowych i 3 silne holowniki. Będzie to potężny zastrzyk dla naszej floty.



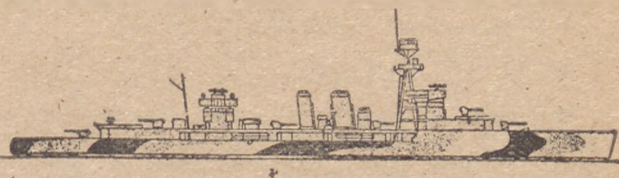
s/s „Rheinfels“

Niestety — jest do zanotowania również pierwsza strata jaką poniosła po wojnie polska flota handlowa w Kraju: w dniu 19 ub. m. zatonął w czasie sztormu na wysokości Karwi jeden z najlepszych naszych holowników — „Atlas”. Z 13 osób załogi uratowały się tylko dwie

W ostatnich dniach września przeniesiona została z Londynu do Gdyni naczelna dyrekcja i centrala towarzystw okrętowych — GAL-u, „Żeglugi Polskiej” i „Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego”. W Londynie i Nowym Jorku pozostaną jedynie ich oddziały. Fakt ten ma duże znaczenie dla dalszego pomyślnego rozwoju naszej floty.

WRACAJĄ POLSKIE OKRĘTY

Tak jak i marynarka handlowa — odradza się również nasza flota wojenna. Z początku — latem 45 roku — nie było nic. Ale już jesienią tegoż roku powróciły internowane w Szwecji trzy łodzie podwodne, w marcu br. wróciły z Niemiec cztery nasze traulery, nieco później otrzymaliśmy od Floty Radzieckiej dwadzieścia kilka mniejszych jednostek: traulery, ścigacze i kutry torpedowe. Teraz znów ostatnio ukazała się w prasie oddawna wyczekiwana wiadomość, iż nareszcie powrócić ma do kraju część naszej wcale pokaźnej floty, znajdującej się na Zachodzie. Są to mianowicie: krążownik ORP „Conrad” (dawn. angielski HMS „Danae” r. bud. 1918, 4850 t., 6 dział 152 mm, 29 węzłów), niszczyciel ORP „Piorun” (ex-angielski HMS



O.R.P. „Conrad“

„Nerissa” r. bud. 1940, 1690 t, 6 dział 120 mm, 36 węzłów), nasz stary przedwojenny niszczyciel ORP „Burza” (budowany we Francji w 1929 r., klasa „Simoun”, 1320 t, 4 działa 132 mm, 33 węzły) niszczyciele konwojowe ORP „Krakowiak” i „Ślązak” (ex angielskie HMS „Silverston” i HMS „Bedale”—r. bud. 1940-41, 1025 t., 6 dział 102 mm przeciwlotn czych, 27 węzłów) oraz nasz przedwojenny podwodny stawiacz min ORP „Wilk” (taki sam jak znajdujące się już w kraju ORP. „Ryś” i „Żbik”, budowany we Francji 1929 — wyporność 980 t. nad wodą i 1250 pod wodą, 6 wyrzutni torpedowych, 1 działo 100 mm, 38 min, 14 węzłów nad wodą i 9 pod wodą). Okręty te zostały już przekazane naszemu Rządowi i mają wkrótce powrócić do kraju. Niestety nie są to wszystkie okręty jakie posiadamy. Pozostają jeszcze w Anglii: przedwojenny nasz niszczyciel ORP „Błyskawica”, niszczyciel ORP „Garland”, dwa nowoczesne okręty podwodne ORP „Sokół” i „Dzik”, flotylla ścigaczy i okręt szkolny ORP „Iskra”.

STOCZNIE PRACUJĄ

Również i we wrześniu stocznie polskie nie zmniejszyły tempa swojej pracy. Między innymi ukończony został gruntowny remont traulera marynarki wojennej — ORP „Żuraw” Okręt ten, po odbyciu pomyślnie prób odbiorczych, odszedł 1 październik.ka ze Stoczni Nr. 2 w Gdańsku. ORP „Żóraw” jest jednym z przedwojennych naszych traulerów. Sześć ich wybudowały polskie stocznie i wszystkie zostały zniszczone lub zatopione w czasie działań wojennych 39 roku. Niemcom udało się cztery z nich wyremontować i wcielić do swej floty. W marcu br. powróciły one do Kraju, by znów rozpocząć służbę pod ojczystą banderą.



O.R.P. „Żóraw“

Poniemiecki statek m/s „Warthe”, o którego wydobywaniu z dna portu gdyńskiego pisaliśmy w poprzednim numerze „Żeglarza” — jest już w doku. Po wydobyciu statek ten ledwo się utrzymywał na powierzchni tak, że przeprowadzenie go na stocznię gdańską połączone było z bardzo licznymi trudnościami Dość powiedzieć, że w specjalnie wybrany, pogodny dzień holowały go dwa holowniki, a trzeci podtrzymywał z boku Wprowadzanie „Warthe” z redy Gdańska na Stocznię nr 1 — trwało 4½ godziny a doko-

wanie prawie 12 godzin i było najtrudniejszym z dotychczas przeprowadzanych. Remont z powodu licznych uszkodzeń spowodowanych trzema bombami lotniczymi — trwać będzie około roku a zatrudnionych przy nim stale będzie ok. 300 robotników.

Natomiast tylko pół roku trwać będą prace przy przeróbce statków „Panorama” i „Teal”. Są to dwie jednostki po 350 BRT zbudowane w Anglii w czasie wojny do prac pomocniczych przy zakładaniu sieci zagrodowych. Przerobione mają być na traulery rybackie — z tego „Panorama” dla towarzystwa „Dalmor” a „Teal” dla pewnej angielskiej firmy. Przebudowę obydwóch statków na Stoczni Nr. 2 finansuje „Dalmor” z tym, że za przerobienie dla Anglików „Teala” zatrzymuje sobie „Panoramę” na własność. Dzięki tej kombinacji „Dalmor” uzyskuje trauler, stocznia polska nową robotę, a dewizy pozostają w kraju. Jest możliwe, że przeprowadzimy z Anglią więcej takich obustronnie korzystnych tranzakcji.

RYBOŁÓWSTWO

Z powodu stale pogarszającej się pogody — połowy sierpniowe były jeszcze mniejsze niż w lipcu. Silne wiatry i sztormy ograniczały możliwości wypraw zarówno kutrów jak i łodzi wiosłowych. Przeciętnie w sierpniu kutry łowiły 10 do 16 dni, łodzie zaś ok. 20. W sumie złowiono 1.760.646 kg ryb czyli ok. 750.000 kg. mniej niż w lipcu. Natomiast z powodu podwyższenia cen na ryby oraz w związku ze zwiększeniem się połowów ryb wartościowych (łosoś, węgorz, makrela) — wartość połowów sierpniowych nie uległa zmianie w stosunku do lipca (w sierpniu — 27.761.000 zł, w lipcu — 26.772.139 zł.).

Cyfry powyższe zawierają również wyniki naszego rybołówstwa dalekomorskiego, które w sierpniu wykazało dalszy wzrost połowów. W akcji były dwa traulery „Polesie” i „Wega”. Złowiono 198 ton śledzi (w lipcu 78 ton).

Również należy podkreślić wzrost pracy wędzarni i solarni. W sierpniu przetwórstwo rybne wyniosło razem 785.810 kg ryb wobec 526.665 kg. w lipcu.

W ostatnich dniach września odbywała się w Szczecinie wielka Narada Rybacka — która poza zreasumowaniem dotychczasowych naszych osiągnięć w rybołówstwie postawiła sobie za zadanie wytyczyć perspektywy dalszego jego rozwoju w ramach trzyletniego planu gospodarczego państwa. W obradach wzięli udział: min. Żeglugi i Handlu Zagranicznego dr. Stefan Jędrychowski, viceminister K. Petrusewicz oraz liczni przedstawiciele przemysłu i handlu rybnego, a także rybacy — razem ok. 1000 osób. Jednym z cenniejszych osiągnięć powyższej Narady było ustalenie planu rozbudowy naszego taboru rybackiego. — „W 1949 roku — oświadczył min. Jędrychowski — będziemy mieli tabor rybacki złożony z 30 statków dalekomorskich, 300 kutrów, kilkuset motorówek i 1500 łodzi, co pozwoli na zwiększenie połowów do 83 tys. ton ryby rocznie”.

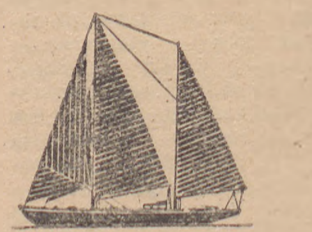
SZKOLNICTWO MORSKIE

Statek szkolny „Dar Pomorza” kończy już swoją tegoroczną podróż ćwiczebną. Obecnie statek znajduje się w Sztokholmie, dokąd zawinął z wizytą oficjalną. Około 20 października spodziewany jest w Gdyni.

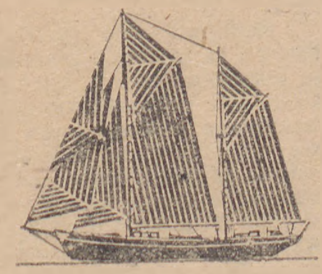
SPORT ŻEGLARSKI

Wrzesień br. przyniósł żeglarstwu polskiemu dwa emocjonujące wydarzenia. Pierwsze to podróż zagraniczna jachtu „Generał Zaruski”, drugie — awaria jachtu „Dar Żoliborza”.

Jacht szkolny Ligi Morskiej „Generał Zaruski” (ożaglowanie typu kecz, 311 m. kw. żagli, 25,4 m. długości, 71 BRT), budowany tuż przed wojną w Szwecji na wzór szkolnego jachtu szwedzkiego „Kaparen” w okresie od 15 do 30 września odbywał rejs ćwiczebny, zorganizowany przez Polski Związek Żeglarski, a połączony z szeregiem wizyt oficjalnych w portach szwedzkich i radzieckich. Było to pierwsze po wojnie pojawienie się polskiej bandery sportowej za granicą. W rejsie wzięło udział 34 uczestników, delegowanych przez liczne kluby, zrzeszone w ramach P. Z. Ż. Warunki nawigacyjne były bardzo ciężkie z powodu ciągłych sztormów, panujących w tym okresie na Bałtyku. Pierwszym portem był Sztokholm, gdzie załoga doznała serdecznego przyjęcia od wypróbowanych szwedzkich przyjaciół. Następnie popłynięto na wyspę Gotland. W porcie Visby zabrano



„Dar Żoliborza“



„Gen. Zaruski“

na pokład załogę uszkodzonego jachtu „Dar Żoliborza”. Z kolei „Generał Zaruski” zawinął do radzieckiego portu Libawa, w którym załogę gościnnie przyjmowały władze miejscowe. 30 września w południe jacht powrócił do Gdyni.

Kecz „Dar Żoliborza”, będący w dyspozycji klubu żeglarskiego „Gryf”, wypłynął 15 września wraz z innymi jachtami w celu odprowadzenia „Generała Zaruskiego”, udającego się w rejs zagraniczny. Na pokładzie znajdowała się załoga, złożona z 12 osób, w tym dwie kobiety, przy czym jacht miał po paru godzinach pływania powrócić do portu. Pogoda była sztormowa. Za Helem silny, niespodziewany szkwał porwał żagle. Kapitan, bojąc się, aby go przy próbach powrotu na niewielkim prowizorycznym ożaglowaniu — nie zniosło na zaminowane tereny — postanowił sztormować na północ. Na jachcie nie było ani żywności, ani map i przyrządów nawigacyjnych. Przez parę dni brak było o nim wiadomości, co wywołało zrozumiałe zaniepokojenie na Wybrzeżu i spowodowało poszukiwania, przeprowadzane przez marynarkę wojenną i lotnictwo. Tymczasem gnany sztormem jacht dotarł aż do wyspy Gotland, a gdy wiatr nieco ucichł, kapitan postanowił zawinąć do małego portu Klintehamn w celu zdobycia żywności. Przy wchodzeniu o zmroku w wąski przesmyk statek osiadł na mieliźnie, przy czym uszkodził ster. Ściągnięty przez holownik znajduje się obecnie w Visby, gdzie pójdzie na stocznię do przeglądu. Załoga powróciła do kraju na pokładzie „Generała Zaruskiego” Na wiosnę pojedzie po „Dar Żoliborza” specjalna ekipa i sprowadzi go do Gdyni.



„Zawisza Czarny“

Z OSTATNIEJ CHWILI

W brytyjskiej strefie okupacyjnej Niemiec został odnaleziony i przejęty przez polską misję rewindykacyjną „Zawisza Czarny”, szkolny jacht Związku Harcerstwa Polskiego. Wg. nadeszłych wiadomości — szkuner jest w dobrym stanie i wkrótce przypłynie do Kraju.

(dalszy ciąg ze strony 62)

Z kubryku wybiegł wzywany, we włazie ukazały się zaciekawione twarze.

— O, tam w prawo...

Na horyzoncie, gdzieś wyżej od Jastarni majaczył dziwaczny kształt, coś niby nadbudówka tonącego frachtowca. Zmieniono kurs. Załoga tymczasem wypatrywała oczy aż do bólu. Psioczono na brak lornetki, gubiono się w domysłach. Kiedy jednak po godzinie statki zbliżyły się dostatecznie, pierwszy motorzysta — dalekowidz wybuchnął stekiem wyzwisk i klątw.

Domniemany rozbitek okazał się załadowanym po brzegi „Szwedem", o dziwacznej budowie Ogromna biała nadbudówka kiwała się złośliwie na potężnej fali, falszburtę ledwie było widać. Bogu ducha winny sternik z chęcią zatkałby uszy, słuchając z opuszczonymi oczami kunsztownej przemowy szypra. Zemknął więc czymprędzej do kubryku i zamknął się w swej koi, gdy wkońcu usłyszał:

— A teraz marsz mi z oczu, bo...

Szyper stanął przy sterze wściekły. Trzy godziny stracone. Nie zdążą zdać dziś ryby i jutrzejszy połów przepadnie. A tu już i tak stali osiem dni bezczynnie, codzień wypatrując wyklarowania się pogody. Diabli nadali!

Po chwili poczuł jakby lekki niepokój. Skręcił i zapalił papierosa. Niepokój nie ustępował jednak, rósł. Tam do licha! Począł szukać w sobie przyczyny. Spojrzał wokół. Niebo mętniało ku wieczorowi, w dali słabo majaczyły zarysy Helu. Zaklął. Począł znów obliczać kurs: SSO. Chyba w porządku. A dewiacja? Cholera z tą dewiacją. Nigdy nie ma czasu, ani okazji na zrobienie dokładnej tabelki. Ale dotychczas...

Otworzył okienko sterówki. Z otwartego skajlajtu maszynowni buchał zwykły gorący oddech motoru. Wsłuchał się w jego chód. Rytm wybuchów falował wraz z wzburzonym morzem: przyśpieszał na grzbiecie, zwalniał w dolinie fal. Zamknął z trzaskiem okienko. Wraz z odseparowaniem się od zewnętrznego świata ogarniało go jednak ponownie wzmożone uczucie niepokoju. Coś wisiało w powietrzu, coś nieznanego groziło niewiadomym.

Wtem nerwowy dreszcz wstrząsnął całym nienormalnie sprężonym ciałem.

— Tak, wyraźnie motor zwalnia.

Odruchowo spojrzał na manometr: żadnych zmian.

— Więc?

Otworzył drzwiczki sterówki. Do wnętrza wionął chłodem lewy baksztag. Zamocował koło sterowe i wyszedłszy wpatrzył się w wylot rury wydechowej. Głuche wybuchy miarowo wyrzucały ledwie widoczne na popielatym tle nieba niebieskawe kłęby spalin. Wszystko w porządku.

Wzdrygnął się.

— Brr. zimno.

Wiatr rzeczywiście tężał. Nadbiegające góry wodne pokrywała szklista biała piana. Przechyłów jednak nie było, gdyż kuter, obciążony 3 tonnami złowionych ryb, szedł z wiatrem jak tramwaj po szynach. Znów ostry wstrząs:

— Nie, nie myli się, wyraźnie zwalnia.

Wbiegł do sterówki i zmniejszył kąt natarcia skrzydeł śruby. Nic nie pomogło, motor wyraźnie redukował obroty.

Poczuł się dotkliwie samotnym, odpowiedzialność dowódcy zaciążyła mu nagle ołowiem. Rozejrzał się: — Helu ani śladu, mrok nadchodził milowymi krokami.

Krzyknął głośno, by usłyszano w kubryku:

— Stach! Hej Stach!

Dudnienie motoru i szum wiatru w olinowaniu zdusiły wołanie. Wybiegł do włazu. Był jeszcze na śródokręciu, gdy w luku ukazała się twarz motorzysty i nagle skamieniała w osłupiałym zapatrzeniu się poza jego plecy. Obejrzał się zaskoczony i zamarł w bezruchu: — z otwartego skajlajtu motorowni wydobywały się kłęby czarnego dymu, lizane drgającymi płomykami ognia.

— Chryste! — krzyknął. Rzucił się do sterówki, rycząc:

— Cała załoga na pokład!

W sterówce zgasił szarpnięciem sprzęgła motor i wypadł blady do biegnących ludzi:

— Koce! koce!

Tymczasem motorzysta był już w przednim przedziale maszynowni. Na ściance warsztaciku wisiały dwie duńskie gaśnice — małe buteleczki z płynem koloru wody i czerwony stożek blaszany polskiej pianówki.

Oślepiony gryzącym tłustym dymem, na pół uduszony strasznymi wyziewami zerwał jedną z butelek, wyrwał korek i na oślep chlusnął przez drzwi do motorowni.

— Nic, — pomyślał z rozpaczą.

W następnej chwili trzymał już w ręku pianówkę. Szybko przebiegł myślą zapamiętany przepis. Pół obrotu szyjki i wyrżnął dnem co sił o podłogę. Buchnął strumień. Wyczuł go raczej niż dojrzał i skierował do wnętrza. Dławiąc się i czkając dymem i smrodem stał tak, zaparty na szeroko rozstawionych nogach, gdy ktoś go odtrącił w ciemnościach i wpadł do maszynowni. Czując, że już mdleje i że gaśnica przestała działać, wywlókł się na zewnątrz. Haust świeżego powietrza otrzeźwił go. Spojrzał przytomniej:

— Nad skajlajtem nie było już dymu.

— — — — — — — — —

Poprostu pękła w zenzie rurka oliwna. Cały smar wylał się z motoru pod podłogę. Manometr w sterówce był zepsuty — zwykła złośliwość rzeczy martwych. Rozgrzany do czerwoności wał zapalił oliwę.

— — — — — — — — —

Z maszyny wygramolił się usmolony szyper. Niepotrzebne koce zmięte i brudne rzucił na rufę i siadł ciężko na nadburciu. Załoga mio-

(dok. na str. 80)

(dok. ze str. 79)

tała się po pokładzie bez sensu i celu, motorzysta kawałkiem szmaty owijał poparzoną rękę. Spojrzeli na siebie.

— Dziękuję ci. Tamten uśmiechnął się zakłopotany, po czym spoważniał:

— Tak, ale motor „kaput".

Na to szyper zerwał się w nagłym przypływie energii. Obfity, rwący potok zawiesistych klątw. Ludzie zamarli na swych miejscach w bezruchu.

Ostre komendy. Załopotał grot, z wysiłkiem dźwignął się ukosem ku niebu gafel. Dziób kutra uparcie nie chciał odpaść od wiatru. Nowa seria przekleństw na głowę tych, co ukradli którejś nocy foka. Wreszcie z bezan - żaglem na sztagu statek ociężale obrócił się o 30 stopni i w nieznacznym przechyle począł sunąć w kierunku cypla półwyspu.

Zmrok dawno już zapadł, dochodziła północ, a wciąż jeszcze nie było wiadomo: przejdzie, czy nie przejdzie. Wiatr rósł w siłę, spychając stateczek na Hel. Monotonny, obojętny rytm błysków latarni zdawał się być coraz bliżej, tuż — tuż. Szyper i motorzysta zaciskali zęby, podczas gdy załoga nieświadoma niczego spała w pogotowiu, odziana w sztormowe ubiory.

O drugiej w nocy, kiedy napięcie obu czuwających dosięgło szczytu, w prawo od kursu błysnęło wreszcie czerwone światło boi mijankowej, zakotwiczonej przy wewnętrznym cyplu Helu. Kiedy znikła już za rufą, mimowolne, jakby na komendę jednoczesne, westchnienie podniosło obie piersi.

Byli już w zatoce. Bezpieczni.

SŁOWNICZEK

terminologii morskiej, użytej w treści numeru

BAKA — znak nawigacyjny ustawiony na lądzie.

BAKSZTAG — wiatr wiejący z ukosa z tyłu.

CUMA — mocna lina stalowa lub roślinna, przy pomocy której umocowywuje się statek przy nabrzeżu.

DEWIACJA — odchylanie się igły kompasowej wskutek wpływu żelaza okrętowego.

FALSZBURTA — inaczej nadburcie, wystająca ponad pokład część burty.

FARWATER — szlak żeglowny—bezpieczna, często wytyczona znakami nawigacyjnymi droga wśród skał, mielizn i t. p.

FLIKOWAĆ — reperować oczka podartej sieci.

GDY 84 — znak rejestracyjny kutra, złożony z pierwszych liter jego portu macierzystego (w tym wypadku GDY = Gdynia) oraz z kolejnego numeru wg. rejestru.

H. M. S. — angielski skrót ozn. His Majesty Ship — czyli Okręt Jego Królewskiej Mości. Odpowiednik polskiego O. R. P.

KABLOWIEC — statek specjalnie przystosowany do przewozu i zakładania podmorskich kabli telegraficzno-telefonicznych.

KILWATER — ślad na wodzie, tworzący się za rufą płynącego statku.

NISZCZYCIEL — ang. destroyer, nowa, odpowiedniejsza nazwa dla kontrtorpedowców.

O. R. P. — skrót oznacza Okręt Rzeczypospolitej Polskiej.

PIM — Państwowy Instytut Metereologiczny.

PODWODNY STAWIACZ MIN — okręt podwodny, mający urządzenia do przewożenia i stawiania z pozycji zanurzonej min zagrodowych. Zależnie od wielkości i typu — zabiera od kilku do stukilkudziesięciu min. Zato jest wolniejszy i słabiej uzbrojony od normalnego okrętu podwodnego.

POLER — inaczej pachołek, specjalny słupek na nabrzeżu lub na statku, służący do umocowywania cumy.

REDA — część morza przyległa bezpośrednio do portu Tutaj stają na kotwicy przybywające statki i wzywają pilota, któryby je wprowadził do portu.

SIECI ZAGRODOWE — potężne stalowe sieci stawiane podczas wojny przed wjazdami do portów oraz w ważnych przejściach w celu uniemożliwienia wtargnięcia nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Okręt podwodny wpadłszy w taką sieć zaplątuje się w nią co jest zaraz widoczne na powierzchni, gdzie pływaki sieci zaczynają wskutek ruchów uwięzionego okrętu gwałtownie się poruszać. Wtedy dozorujące przy sieci patrolowce podpływają i topią wroga bombami głębinowymi.

SKAJLAJT — inaczej luk świetlny, oszklony otwór w pokładzie

SSO — kierunek na kompasie: południowo-południowy-wschód.

SZKWAŁ — nagły, gwałtowny lecz krótkotrwały podmuch wiatru, połączony często z deszczem.

SZTAG — lina umocowywująca maszt od przodu lub od tyłu.

Treść numeru:

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Prenumerata kwartalna zł 30.— półroczna zł 60.—, W-03623

Druk Mar. Woj. 10. 46. Nr 912